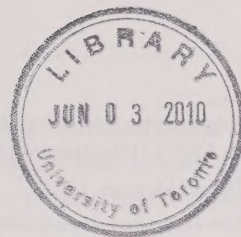


Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116503566>

21
219
83

6



Third Session
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, March 9, 2010
Tuesday, March 30, 2010

Le mardi 9 mars 2010
Le mardi 30 mars 2010

Issue No. 1

Fascicule n° 1

Organizational meeting

Réunion d'organisation

and

et

First meeting on:

Première réunion concernant :

The emerging issues related to its communications
mandate — wireless sector

Les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine
des communications — le secteur du sans-fil

INCLUDING:

THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Rule 104 — Expenses incurred
by the committee during the
Second Session of the Fortieth Parliament)

Y COMPRIS :

LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Article 104 du Règlement — Dépenses encourues
par le comité au cours de la
deuxième session de la quarantième législature)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	Martin
* Cowan	* LeBreton, P.C.
(or Tardif)	(or Comeau)
Fox, P.C.	Mercer
Frum	Merchant
Johnson	Plett
MacDonald	Zimmer

*Ex officio members
(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Fox, P.C., replaced the Honourable Senator Pépin (*March 9, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	Martin
* Cowan	* LeBreton, C.P.
(ou Tardif)	(ou Comeau)
Fox, C.P.	Mercer
Frum	Merchant
Johnson	Plett
MacDonald	Zimmer

*Membres d'office
(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Fox, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Pépin (*le 9 mars 2010*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 16, 2010:

The Honourable Senator Housakos moved, seconded by the Honourable Senator Greene:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Fortieth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 22, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 16 mars 2010 :

L'honorable sénateur Housakos propose, appuyé par l'honorable sénateur Greene,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, notamment l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle du sans-fil dans l'édification de la nation, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles dans ce secteur, ainsi que le développement de ce secteur au Canada comparativement au développement à l'étranger;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la quarantième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse périodiquement rapport de la question au Sénat, avec présentation d'un rapport final au plus tard le 22 juin 2010, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 9, 2010

(1)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., in room 257, East Block, for the purpose of holding its organization meeting, pursuant to rule 88.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Pépin, Plett and Zimmer (11).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The clerk of the committee presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Housakos moved:

That the Honourable Senator Dawson do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Dawson assumed the chair.

The Honourable Senator Pépin moved:

That the Honourable Senator Housakos be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Housakos moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, deputy chair and the Honourable Senator Frum; and

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercer moved:

That the committee publish its proceedings; and

That the chair be authorized to set the number of printed copies to meet demand.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Housakos moved:

That, pursuant to rule 89, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the publication of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

The question being put on the motion, it was adopted.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 9 mars 2010

(1)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tient sa séance d'organisation aujourd'hui à 9 h 35, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, conformément à l'article 88 du Règlement.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Pépin, Plett et Zimmer (11).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agent de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

La greffière du comité préside à l'élection du président.

L'honorable sénateur Housakos propose :

Que l'honorable sénateur Dawson assume la présidence du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Dawson prend place au fauteuil.

L'honorable sénateur Pépin propose :

Que l'honorable sénateur Housakos assume la vice-présidence du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Housakos propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et de l'honorable sénateur Frum; et

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mercier propose :

Que le comité fasse publier ses délibérations; et

Que le président soit autorisé à déterminer le nombre d'exemplaires à imprimer pour répondre à la demande.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Housakos propose :

Que, conformément à l'article 89 du Règlement, le président soit autorisé à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un représentant du gouvernement et un représentant de l'opposition soient présents.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

The Honourable Senator Plett moved:

That the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Merchant moved:

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills, and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Johnson moved:

That, pursuant to section 7, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee;

That, pursuant to section 8, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, notwithstanding the foregoing, in cases related to consultants and personnel services, the authority to commit funds and certify accounts be conferred jointly on the chair, and deputy chair.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Plett moved:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercer moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and

L'honorable sénateur Plett propose :

Que le comité adopte l'ébauche du premier rapport, préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Merchant propose :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de techniciens, d'employés de bureau et d'autres personnes, au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, l'objet de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que le président, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Johnson propose :

Que, conformément à l'article 7, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager les fonds du comité soit accordée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité;

Que, conformément à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit accordée individuellement au président, au vice-président et à la greffière du comité; et

Que, nonobstant ce qui précède, lorsqu'il s'agit de services de consultants et de personnel, l'autorisation d'engager les fonds et d'approuver les comptes à payer soit accordée conjointement au président et au vice-président.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Plett propose :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mercer propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence de sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi juin 1998; et

- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending a function, event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Zimmer moved:

That, pursuant to the Senate guidelines for witnesses expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Johnson moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to direct communications officer(s) assigned to the committee in the development of communications plans where appropriate and to request the services of the Senate Communications Directorate for the purposes of their development and implementation;

That the chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

The question being put on the motion, it was adopted.

The chair noted that the time slots for regular meetings were Tuesdays (9:30 a.m. to 11:30 a.m.) and Wednesdays (6:45 p.m. to 8:45 p.m.).

The chair introduced Ms. Mona Ishack as the communications officer assigned to the committee.

It was agreed that each member of the committee be allowed to have staff present at in camera meetings, unless there is a decision for a particular meeting to exclude all staff.

At 9:42 a.m., the committee suspended.

At 9:44 a.m., the committee pursuant to rule 92(2)(e), resumed in camera to consider a draft agenda.

After debate, it was agreed that the chair be authorized to seek authority from the Senate for the following order of reference:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of

- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité;

Que le Sous-comité fasse rapport, à la première occasion, de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Zimmer propose :

Que, conformément aux lignes directrices régissant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement aura été présentée, mais que le président soit autorisé à permettre le remboursement des dépenses à un deuxième témoin de ce même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Johnson propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à diriger, au besoin, les agents de communications affectés au comité pour ce qui est de l'élaboration des plans de communications, et à demander l'appui de la Direction des communications du Sénat aux fins de la préparation et de la mise en œuvre de ces plans;

Que le président soit autorisé à demander au Sénat la permission de diffuser ses délibérations publiques par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président indique que l'horaire des réunions régulières sera le suivant : les mardis, de 9 h 30 à 11 h 30, et les mercredis, de 18 h 45 à 20 h 45.

Le président présente Mme Mona Ishack, agente de communications affectée au comité.

Il est convenu d'autoriser chaque membre à se faire accompagner d'un membre du personnel pendant les séances à huis clos, à moins que le comité n'en décide autrement.

À 21 h 42, la séance est suspendue.

À 21 h 44, le comité se réunit à huis clos, conformément à l'article 92(2)(e), dans le but d'examiner un projet d'ordre du jour.

Après débat, il est convenu que le président soit autorisé à demander au Sénat d'approuver l'ordre de renvoi suivant :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, notamment l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de large bande, le rôle

wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Fortieth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 22, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

It was agreed that the committee adopt the draft work plan.

At 10:03 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, March 30, 2010
(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable Leo Housakos, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Fox, P.C., Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer and Plett (8).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee began its study on the emerging issues related to its communications mandate — wireless sector.

WITNESSES:

Bell Canada:

Mirko Bibic, Senior Vice-President, Regulatory and Government Affairs;

David Krause, Director, Economic Analysis.

Bell Aliant:

Denis E. Henry, Vice-President, Regulatory and Government Affairs and Chief of Privacy.

The deputy chair made a statement.

du sans-fil dans l'édification de la nation, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles dans ce secteur, ainsi que le développement de ce secteur au Canada comparativement au développement à l'étranger;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la quarantième législature soient renvoyés au comité; et

Que le comité fasse périodiquement rapport de la question au Sénat, avec présentation d'un rapport final au plus tard le 22 juin 2010, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

Il est convenu que le comité adopte le plan de travail proposé.

À 10 h 3, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 30 mars 2010
(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Leo Housakos (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Fox, C.P., Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer et Plett (8).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agent de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité entreprend l'examen des enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur du sans-fil.

TÉMOINS :

Bell Canada :

Mirko Bibic, premier vice-président, Affaires réglementaires et gouvernementales;

David Krause, directeur, Analyse économique.

Bell Aliant :

Denis E. Henry, vice-président, Réglementation et affaires gouvernementales et chef, Protection des renseignements personnels.

Le vice-président prend la parole.

Mr. Bibic and Mr. Henry each made a presentation, and, with Mr. Krause, answered questions.

At 10:57 a.m., the committee suspended.

At 11 a.m., the committee pursuant to rule 92(2)(e), resumed in camera to discuss future business.

At 11:02 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST.

MM. Bibic et Henry font une déclaration, puis, avec l'aide de M. Krause, répondent aux questions.

À 10 h 57, la séance est suspendue.

À 11 heures, le comité se réunit à huis clos, conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, dans le but de discuter de ses travaux futurs.

À 11 h 2, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, March 9, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIRST REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such legislation and other matters as were referred to it, reports, pursuant to rule 104(2), that the expenses incurred by the committee during the Second Session of the Fortieth Parliament are as follows:

1. With respect to its consideration of estimates and legislation:

Professional and Other Services	\$ 319
Transport and Communications	—
Other Expenditures	—
Witness Expenses	567
Total	\$ 886

2. With respect to its study on emerging issues related to its communications mandate and to report on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries:

Professional and Other Services	\$ 8,807
Transport and Communications	156,071
Other Expenditures	141
Witness Expenses	1,401
Total	\$ 166,420

In addition to the expenses for the examination of legislation and for its special study as set out above, the committee also incurred general postal charges in the amount of \$91.

During this session, your committee received 7 orders of reference, held 26 meetings, heard more than 33 hours of testimony from 68 witnesses and submitted 6 reports in relation to its work.

In addition to hearing witnesses in Ottawa, members of the committee conducted fact-finding visits to Paris, London, Tallinn and Brussels.

Your committee also dealt with five Bills: Bill C-9, An Act to amend the Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 (reported with amendment on May 7, 2009); Bill C-3, An Act to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act (reported without amendment on May 28, 2009); Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts (reported without amendment on June 18, 2009); Bill S-220, An Act respecting commercial electronic messages (did not report before the end of the session); and Bill C-27, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 9 mars 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner les mesures législatives et autres questions qui lui ont été renvoyées, dépose, conformément à l'article 104(2) du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par le comité au cours de la deuxième session de la quarantième législature :

1. Relativement à son étude des mesures législatives :

Services professionnels et autres	319 \$
Transport et communications	—
Autres dépenses	—
Dépenses des témoins	567
Total	886 \$

2. Relatif à son étude sur les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications et à faire rapport sur le secteur du sans-fil, notamment sur l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle d'édification de la nation du sans-fil, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles du secteur ainsi que le développement du secteur au Canada comparativement à ce qui se fait ailleurs dans le monde :

Services professionnels et autres	8 807 \$
Transport et communications	156 071
Autres dépenses	141
Dépenses des témoins	1 401
Total	166 420 \$

Outre les dépenses listées ci-dessus encourues aux fins d'examen de mesures législatives ou dans le cadre de son étude spéciale, votre comité a encouru des frais généraux de poste s'élevant à 91 \$.

Au cours de cette session, votre comité a reçu 7 ordres de renvoi, tenu 26 réunions, entendu plus de 33 heures de témoignages de 68 témoins, et soumis 6 rapports relatifs aux travaux qu'il a menés.

Outre les audiences publiques à Ottawa, les membres du comité effectué des missions d'études à Paris, Londres, Tallinn et Bruxelles.

Le comité a étudié cinq projets de loi : le projet de loi C-9, Loi modifiant la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (dont il a fait rapport avec amendement le 7 mai 2009); le projet de loi C-3, Loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (dont il a fait rapport sans amendement le 28 mai 2009); le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence (dont il a fait rapport sans amendement le 18 juin 2009); le projet de loi S-220, Loi concernant les messages électroniques commerciaux (n'a pas fait rapport avant le fin de la session); et le projet de loi C-27, Loi

activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act (did not report before the end of the session).

Respectfully submitted,

visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications (n'a pas fait rapport avant le fin de la session).

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 9, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:35 a.m., pursuant to rule 88 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[English]

Keli Hogan, Clerk of the Committee: Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive a motion to that effect. Are there any nominations?

Senator Housakos: I would like to nominate Senator Dawson, who was the chair in the previous session and did an outstanding job. He created a spirit of cooperation. I am sure as the chair he will do the same this time around.

Ms. Hogan: Are there any other nominations?

It is moved by the Honourable Senator Housakos that the Honourable Senator Dawson do take the chair of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Ms. Hogan: I declare the motion carried.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[Translation]

The Chair: Thank you for your confidence. Now, a motion must be moved to elect a deputy chair.

[English]

Senator Pépin: I propose Senator Housakos. As he so appreciates the qualities of our chair, I am quite sure he will work well with him.

[Translation]

The Chair: Are there any other nominations?

Since there are no other nominations, I declare Senator Housakos elected as deputy chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

We also need a recommendation to elect another member of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

[English]

I need another member for the steering committee.

Senator Housakos: I propose Senator Linda Frum.

The Chair: Are there any other nominations?

I declare Senator Frum elected as a member of the Subcommittee on Agenda and Procedure.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 mars 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, conformément à l'article 88 du *Règlement du Sénat*, en vue d'organiser les activités du comité.

[Traduction]

Keli Hogan, greffière du comité : Honorables sénateurs, à titre de greffière du comité, il m'incombe de présider à l'élection de la présidence. Je suis prête à recevoir une motion à cet effet. Y a-t-il des mises en candidature?

Le sénateur Housakos : Je propose la candidature du sénateur Dawson qui a fait un travail remarquable à titre de président lors de la dernière session. Il a su créer un esprit de coopération. Je suis sûr qu'il procédera de la même manière cette fois-ci.

Mme Hogan : Y a-t-il d'autres mises en candidature?

L'honorable sénateur Housakos propose que l'honorable sénateur Dawson assume la présidence du comité. Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Des voix : D'accord.

Mme Hogan : Je déclare la motion adoptée.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Je vous remercie de votre confiance. Maintenant, une motion doit être faite pour l'élection d'un vice-président.

[Traduction]

Le sénateur Pépin : Je propose le sénateur Housakos. Comme il apprécie tant les qualités de notre président, je suis persuadée que les deux s'entendront bien.

[Français]

Le président : Y a-t-il d'autres nominations?

Puisqu'il n'y a pas d'autres nominations, j'annonce l'élection du sénateur Housakos à titre de vice-président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Nous avons également besoin d'une recommandation pour l'élection d'un autre membre au Sous-comité du programme et de la procédure.

[Traduction]

J'ai besoin d'un autre membre pour le comité de direction.

Le sénateur Housakos : Je propose le sénateur Linda Frum.

Le président : Y a-t-il d'autres propositions?

Je déclare le sénateur Frum membre du Sous-comité du programme et de la procédure.

We have several technical proposals that are coming through. I do not think we will have much of a debate on them. We need a motion to publish the committee's proceedings.

Senator Mercer: I so move.

The Chair: So moved and adopted.

We need an authorization to hold meetings and to receive evidence when a quorum is not present. This is a technical motion that is always passed.

Senator Housakos: I so move.

The Chair: There being no opposition, the motion is adopted.

[Translation]

Item 6, the financial report:

It is moved that the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 104.

[English]

We had a budget from last session, both for internal and travelling reasons, that was not adopted because we did not finish the session in the spirit of cooperation. Senator Plett is ready to propose this motion.

Senator Plett: I so move.

The Chair: Adopted.

The next motion relates to research staff and reads as follows:

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical, and other personnel as may be deemed necessary . . . ;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee; and

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries, and draft reports.

Senator Merchant: I so move.

The Chair: Adopted.

We now turn to a motion requesting authority to commit funds and certify accounts. It reads:

That, pursuant to section 7, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee;

Nous allons maintenant passer au vote de plusieurs propositions d'ordre technique. Je ne pense pas qu'il y ait grand-chose à débattre. Nous avons besoin d'une motion pour publier les délibérations du comité.

Le sénateur Mercer : J'en fais la proposition.

Le président : Motion proposée et adoptée.

Nous avons besoin d'une autorisation de tenir des réunions et d'entendre des témoignages en l'absence de quorum. Il s'agit d'une motion technique qui est toujours adoptée.

Le sénateur Housakos : J'en fais la proposition.

Le président : Puisqu'il n'y a pas d'opposition, la motion est adoptée.

[Français]

L'article 6, le rapport financier :

Il est proposé que le comité adopte l'ébauche du premier rapport préparé conformément à l'article 104 du Règlement.

[Traduction]

À la dernière session, nous avons établi un budget pour les activités internes et les déplacements, mais il n'a pas été adopté parce que nous n'avons pas terminé la session dans un esprit de coopération. Le sénateur Plett est prêt à proposer cette motion.

Le sénateur Plett : J'en fais la proposition.

Le président : Motion adoptée.

La motion suivante concerne le personnel de recherche et se lit comme suit :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres personnes au besoin [...];

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux; et

Que la présidence, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

Le sénateur Merchant : J'en fais la proposition.

Le président : Motion adoptée.

Nous passons maintenant à une motion qui vise à demander l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer. Voici le libellé :

Que, conformément à l'article 7, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager des fonds soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité;

That, pursuant to section 8, chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; . . .

That is a change. Previously, the chair could do it alone. Now it has to be done by all.

Will someone make the proposal?

So moved. Adopted.

The next motion relates to travel and reads:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

Senator Plett: I so move.

The Chair: Adopted.

The next motion has to do with the designation of members travelling on committee business and reads:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to

- 1) determine whether any member of the committee is on "official business" for the purposes of paragraph 8(3)(a) of the Senators Attendance Policy . . . ; and
- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

Senator Mercer: I so move.

The Chair: Adopted.

Next is the motion dealing with the travelling and living expenses of witnesses. It reads:

That, pursuant to the Senate guidelines for witness expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

Senator Zimmer: I so move.

The Chair: Adopted.

Que, conformément à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité [...]

Il s'agit d'un changement. Avant, le président pouvait le faire seul. Maintenant, c'est un travail collectif.

Quelqu'un peut-il en faire la proposition?

Motion proposée. Adoptée.

La motion suivante, qui se rapporte aux déplacements, se lit comme suit :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

Le sénateur Plett : J'en fais la proposition.

Le président : Motion adoptée.

La motion suivante porte sur la désignation des membres qui voyagent pour les affaires du comité. Voici le libellé :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs [...];
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité;

Que le sous-comité fasse rapport à la première occasion de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

Le sénateur Mercer : J'en fais la proposition.

Le président : Motion adoptée.

La motion suivante concerne les frais de déplacement et de séjour des témoins. Voici le libellé :

Que, conformément aux lignes directrices concernant les frais de déplacement des témoins, le comité rembourse les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement aura été présentée, mais que le président soit autorisé à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin du même organisme en cas de circonstances exceptionnelles.

Le sénateur Zimmer : J'en fais la proposition.

Le président : Motion adoptée.

The motion relates to communications and reads:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to direct communications officer(s) assigned to the committee in the development of communications plans where appropriate and to request the services of the Senate Communications Directorate for the purposes of their development and implementation;

That the chair be authorized to seek permission from the Senate to permit coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of the hearings; and

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow such coverage at its discretion.

So moved and adopted.

The final motion states that the time slots for regular meetings of the committee be Tuesday from 9:30 a.m. to 11:30 a.m. and Wednesday from 6:45 p.m. to 8:45 p.m. The start time of 6:45 p.m. is a modification because we are trying to give a little more time between the Wednesday afternoon meetings and the Wednesday night meetings.

Before going forward, if I may, the committee has a new representative from the Communications Directorate. Perhaps she could introduce herself.

Mona Ishack, Communications Officer, Senate Communications Directorate: Good morning. I am Mona Ishack and I am with the Senate Communications Directorate.

The Chair: Terrence Thomas, our research analyst from the Library of Parliament, has been working with the committee on this report. We will be celebrating the first anniversary of this report. We started about a year ago.

Is there anything else to discuss before the committee moves in camera to talk about future business?

We require a formal resolution stating that it is agreed that each member of the committee be allowed to have staff present at in camera meetings unless there is a decision to exclude all staff from a particular meeting. Once we establish that at the beginning of the session, we do not have to repeat it all the time; and if at some time we want to exclude staff, all we have to do is exclude them. It is agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We will now proceed in camera.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday, March 30, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to study emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the

La motion suivante concerne les communications :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à diriger les agents de communications affectés au comité pour ce qui est de l'élaboration des plans de communications et à demander l'appui de la Direction des communications du Sénat aux fins de l'élaboration et de la mise en œuvre de ces plans;

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de diffuser les délibérations publiques du comité par les médias d'information électroniques, de manière à déranger le moins possible ses travaux; et

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à permettre cette diffusion à sa discrétion.

Motion proposée et adoptée.

La dernière motion indique que le comité se réunira normalement les mardis de 9 h 30 à 11 h 30 et les mercredis de 18 h 45 à 20 h 45. Nous avons changé l'heure de début pour 18 h 45, parce que nous essayons de faire en sorte que les mercredis, les réunions en après-midi et en soirée ne soient pas si rapprochées.

Avant de poursuivre, si vous me le permettez, le comité accueille une nouvelle représentante de la Direction des communications. Elle pourrait peut-être se présenter.

Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications du Sénat : Bonjour. Je m'appelle Mona Ishack et je travaille à la Direction des communications du Sénat.

Le président : Terrence Thomas, notre analyste de la Bibliothèque du Parlement, a travaillé avec le comité sur ce rapport. Nous allons célébrer le premier anniversaire de ce rapport. Nous avons commencé il y a un an.

Y a-t-il autre chose à discuter avant que le comité n'entreprenne sa séance à huis clos pour parler des travaux futurs?

Nous avons besoin d'une résolution officielle selon laquelle il est convenu que chaque membre du comité soit autorisé à être accompagné d'un membre de son personnel aux séances à huis clos, à moins qu'il en soit ordonné autrement. Une fois que ce point est établi en début de session, nous n'avons pas besoin de le répéter chaque fois; et si, à un moment donné, nous voulons exclure le personnel, nous n'aurons qu'à en faire la demande. Êtes-vous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous poursuivons maintenant nos travaux à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 30 mars 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour étudier les enjeux émergents liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, notamment l'accès à Internet haute

supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries.

Senator Leo Housakos (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: I call the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. I see the right side of the political parties decided to show up to this committee meeting.

I also want to welcome our guests this morning. We have with us Mr. Mirko Bibic and Mr. David Krause from Bell Canada, as well as Mr. Denis Henry from Bell Aliant. Thank you for being with us this morning. We have been doing a study on bandwidth communication for a little over a year now, and we are very interested in hearing your perspective on the issues.

Without any further ado, I would like to turn the floor over to you. After that, we can have questions from senators.

[*Translation*]

Mirko Bibic, Senior Vice-President, Regulatory and Government Affairs, Bell Canada: My name is Mirko Bibic, I am Senior Vice-President, Regulatory and Government Affairs for Bell Canada.

[*English*]

Appearing with me on my left is Dr. David Krause, Director, Economic Analysis, Bell Canada; and to my right is Denis E. Henry, Vice-President of Legal, Regulatory and Government Affairs at Bell Aliant.

[*Translation*]

We are pleased to be here this morning in order to present our views on the evolution of networks and broadband services in Canada. We will in particular underline the important investments that have been made in Canada since your committee started its study. Great changes have already taken place.

[*English*]

On slide 2 of our brief, we will position Bell Canada Enterprises and Bell Aliant for you, and detail our roles in the economy and in the communications sector. Bell Canada Enterprises, BCE, has 22 million customers coast to coast, revenues of approximately \$18 billion, and 50,000 employees. We are the number two R & D investor in Canada after Nortel, which is no longer around. In 2009, we had close to a staggering \$3 billion in capital investments, and we will have that again in 2010, almost all intended to deliver more broadband at higher speeds to more Canadians. This was all during a period of general economic turmoil.

vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle du sans-fil dans l'édification de la nation, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles dans ce secteur, ainsi que le développement de ce secteur au Canada comparativement au développement à l'étranger.

Le sénateur Leo Housakos (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je vois que le bon côté des partis politiques a décidé d'assister à cette réunion de notre comité.

Je veux aussi souhaiter la bienvenue à nos invités, ce matin. Nous accueillons MM. Mirko Bibic et David Krause, de Bell Canada, et M. Denis Henry, de Bell Aliant. Merci d'être venus ce matin. Nous étudions la question de la largeur de bande depuis plus d'un an maintenant, et nous sommes curieux de savoir ce que vous en pensez.

Je vais sans plus attendre vous laisser la parole. Ensuite, nous passerons aux questions des sénateurs.

[*Français*]

Mirko Bibic, premier vice-président, Affaires réglementaires et gouvernementales, Bell Canada : Je m'appelle Mirko Bibic, le premier vice-président aux Affaires réglementaires et gouvernementales pour Bell Canada.

[*Traduction*]

Je suis venu aujourd'hui en compagnie de M. David Krause, à ma gauche, qui est directeur, Analyse économique, chez Bell Canada, et de M. Denis E. Henry, à ma droite, qui est vice-président, Affaires juridiques, réglementaires et gouvernementales, chez Bell Aliant.

[*Français*]

Il nous fait grand plaisir d'être ici ce matin pour présenter notre point de vue sur l'évolution des réseaux et services large bande au Canada. En particulier on soulignera les investissements majeurs qui se sont faits au Canada depuis que le comité a débuté son étude. Bien des choses ont changé entre-temps.

[*Traduction*]

La deuxième diapositive de notre exposé situe les Entreprises Bell Canada et la société Bell Aliant et elle détaille nos rôles au sein de l'économie et du secteur des communications. Les Entreprises Bell Canada, BCE, ont 22 millions de clients d'un océan à l'autre, des revenus d'environ 18 milliards de dollars et 50 000 employés. Nous venons au deuxième rang des investisseurs de R-D au Canada, derrière Nortel, qui n'est d'ailleurs plus active. En 2009, nous avons investi la somme incroyable de 3 milliards de dollars au titre des immobilisations et nous en ferons autant en 2010, presque uniquement pour étendre le service large bande en offrant des vitesses encore plus élevées à un plus grand nombre de Canadiens. Tout cela s'est fait pendant une période de bouleversements économiques généralisés.

Turning to Bell Aliant, it is the third-largest telephone company in Canada, providing home phone, Internet and IPTV — Internet Protocol television — services, with a focus on Atlantic Canada, rural Ontario and rural Quebec. It has 4 million customer connections and 8,000 employees. It is a major employer and contributor to the economies of the regions it serves, from Kenora, Ontario, to Cape Spear, Newfoundland.

With these investments, delivered by the marketplace, Canada is at the technological forefront for wireless and wire-line broadband. However, even more can be done, and government has a clear role to play in encouraging further investments. In our view, the government needs to adopt policies which, first, support further private sector investment, generally, and, second, help build connections where it is not sustainable for the market to go.

I will now walk you through our recent broadband investments. Slide 3 demonstrates that our collective \$6 billion in investments in 2009-10 are directed to the delivery of next-generation wireless and fibre Internet broadband services to customers. We are also making extensive capital investments to deliver state-of-the-art television distribution services over satellite and over our wire-line fibre-optic networks.

Slide 4 demonstrates for you that the 2010 Vancouver Winter Olympic Games served as a showcase for us for how to put broadband networks to effective use. For example, we had a mobile TV service that was the number one iPhone application downloaded during the Olympic Games. It delivered every minute of live TV coverage from the Canadian broadcasting consortium to wireless handsets, allowing Canadians to view live Olympic Games coverage over their mobile phones, wherever they were. We committed over \$400 million to the Olympic Games to deliver the most watched Olympic Winter Games in history and the most advanced broadband network of any Olympic Games, even those in Beijing.

Slide 5 highlights the centrepiece of our 2009 capital investment program: Our brand new, 3G HSPA — high speed packet access — wireless network. Over \$1 billion was spent in conjunction with TELUS to build the largest and most advanced, privately-funded wireless network in the world. As you would have heard from TELUS several months back, the network covers 93 per cent of the population, offering wireless Internet services to thousands of rural communities beyond the urban and suburban centres. You simply plug a Bell Turbo Stick into your laptop's USB port and access high-speed Internet wherever you are, wherever the network has coverage, which is 93 per cent of the population. If you have an iPhone or BlackBerry, you have broadband access over this network. It is pretty impressive.

Passons maintenant à Bell Aliant. C'est la troisième compagnie de téléphone en importance au Canada et elle offre des services de téléphonie résidentielle, d'Internet et de télévision IP — la télévision par protocole Internet —, surtout au Canada atlantique et en région rurale en Ontario et au Québec. Elle compte 4 millions de clients et 8 000 employés. C'est un grand employeur et un important contributeur économique dans les régions qu'elle dessert, de Kenora, en Ontario, à Cape Spear, à Terre-Neuve.

Avec ces investissements, assurés par le marché, le Canada est à la fine pointe de la technologie large bande sans fil et câblée. Toutefois, il est possible de faire plus encore, et le gouvernement a certainement un rôle à jouer en encourageant les investissements. À notre avis, le gouvernement doit adopter des politiques qui, en premier lieu, appuient l'investissement du secteur privé en général et, en deuxième lieu, facilitent l'établissement de connexions lorsque cela n'est pas viable pour le marché.

Je vais maintenant passer en revue nos récents investissements dans les réseaux large bande. Notre troisième diapositive montre que nous avons investi collectivement 6 milliards de dollars en 2009-2010 pour offrir à nos clients des services Internet de pointe, sans fil et par fibre optique. Nous faisons aussi d'importantes immobilisations pour assurer des services de distribution de télévision à la fine pointe de la technologie, par satellite et grâce à nos réseaux de fibre optique.

La diapositive 4 montre que les Jeux olympiques d'hiver de 2010, à Vancouver, nous ont permis d'illustrer une utilisation efficace des réseaux à large bande. Notre service de télévision mobile a été l'application iPhone la plus téléchargée pendant les Jeux olympiques. Nous y avons retransmis vers les portables sans fil, intégralement et en direct, tous les reportages télévisés du consortium de radiodiffusion canadien, ce qui a permis aux Canadiens de suivre en direct les Jeux olympiques sur leurs téléphones mobiles, indépendamment de l'endroit où ils se trouvaient. Nous avons consacré plus de 400 millions de dollars aux Jeux olympiques pour présenter les Jeux olympiques d'hiver les plus suivis de toute l'histoire et créer le réseau à large bande le plus perfectionné de tous les Jeux olympiques, y compris ceux de Beijing.

La diapositive 5 expose le clou de notre programme d'immobilisations 2009 : notre tout nouveau réseau sans fil 3G HSPA — pour l'accès par paquet haute vitesse. En collaboration avec TELUS, nous avons dépensé plus de 1 milliard de dollars pour établir le réseau sans fil privé le plus important et le plus perfectionné au monde. Les représentants de TELUS vous l'ont certainement dit il y a quelques mois, le réseau rejoint 93 p. 100 de la population et il offre des services Internet sans fil à des milliers de collectivités rurales éloignées des centres urbains et des banlieues. Il suffit d'insérer une clé Turbo de Bell dans le port USB d'un ordinateur portatif pour avoir accès à Internet haute vitesse où que vous soyez, à condition que le réseau s'étende jusqu'à vous, et c'est le cas pour 93 p. 100 de la population. Si vous avez un iPhone ou un BlackBerry, vous avez accès au service large bande grâce à ce réseau. C'est un véritable exploit.

With this new network, Canada is now the only country in the world with three providers offering wireless Internet speeds of up to 21 megabits per second. With new competitive entry, there will soon be more. Canada, however, now leads the pack in wireless. That is quite an accomplishment.

The point of slide 7 is that we plan to do more. We have applied to the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, to extend our wireless broadband network to 112 rural communities under CRTC's deferral account program. Representative communities are highlighted for you on the right-hand side. That is an additional 60,000 homes that could soon have access to wireless broadband, if the CRTC agrees with our proposal. Some of these communities do not even have cellular voice service today. They would go from having no cellular voice or broadband to voice and broadband in one fell swoop.

Clearly, much has changed in the Canadian wireless landscape since last March when the committee began its study. Unfortunately, the story does not get told. Instead, we hear about negative stories about our wireless industry, based on inaccurate information. Slide 8 is, therefore, a critical slide. It separates fact from fiction. While I do not have the time this morning to review each statistic on the slide, I urge you to read it carefully when you have a moment.

For example, you will see that our wireless plans in Canada offer national coverage starting at \$15 a month relative to \$40 in the U.S. In the urban centres, we have wireless penetration approaching 90 per cent, mirroring U.S. penetration levels. We feel it is incumbent on industry and government to work together to ensure the facts are known and that myths are not perpetuated.

We will now turn to wire-line broadband for a moment, beginning on slide 9. In 2009, we made massive investments in fibre Internet services as well. They will continue in 2010. Upwards of \$1 billion have been earmarked by Bell and Bell Aliant, ultimately, to deliver next-generation fibre Internet to over 5 million homes across Ontario, Quebec and the Atlantic provinces, once the deployment program is complete. These homes will receive a dramatic increase in Internet speed, ranging from 25 megabits to 100 megabits per second. We also plan at Bell Canada to build fibre into every single home in Quebec City in 2010 and to all new Ontario and Quebec neighbourhoods.

While Bell is launching fibre-to-the-home, FTTH, services in 2010, Bell Aliant in New Brunswick was the first to build a fibre-to-the-home network last year.

Denis E. Henry, Vice-President, Regulatory and Government Affairs and Chief of Privacy, Bell Aliant: At Bell Aliant we are very proud of the fact that, in July of last year, we became the first

Grâce à ce nouveau réseau, le Canada est maintenant le seul pays au monde où trois exploitants offrent un service Internet sans fil à des vitesses pouvant atteindre 21 mégabits par seconde. Avec l'arrivée de nouveaux concurrents, nous serons bientôt encore plus nombreux. Le Canada est aujourd'hui le chef de file incontesté dans le domaine du sans-fil. Il y a de quoi être fier.

Sur la septième diapositive, nous voyons que nous avons l'intention de faire encore plus. Nous avons demandé au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, l'autorisation d'étendre notre réseau sans fil à large bande à 112 collectivités rurales dans le cadre du programme de compte de report du CRTC. Nous avons mentionné quelques collectivités représentatives à votre intention, du côté droit. Il s'agirait de 60 000 foyers de plus qui pourraient bientôt avoir accès à un service sans fil à large bande, si le CRTC accepte notre proposition. Certaines de ces collectivités n'ont même pas le téléphone cellulaire à l'heure actuelle. Elles passeraient instantanément d'une absence totale de service cellulaire et de service à large bande à des services cellulaires et à large bande.

Les choses ont certes beaucoup changé en matière de services sans fil au Canada depuis le mois de mars dernier, quand le comité a entamé son étude. Malheureusement, on ne le dit pas assez. On nous ressasse plutôt toutes ces histoires négatives au sujet de l'industrie canadienne du sans-fil, des histoires fondées sur de fausses informations. La diapositive 8 est donc essentielle. Elle distingue la réalité de la fiction. Je n'ai pas le temps de la passer en revue point par point ce matin, mais je vous demande instamment de la lire avec soin lorsque vous aurez un instant.

Vous constaterez entre autres que nos forfaits pour le service sans fil au Canada offrent une couverture nationale à compter de 15 \$ par mois, contre 40 \$ aux États-Unis. Dans les centres urbains, la pénétration du sans-fil atteint presque 90 p. 100, ce qui est équivalent aux niveaux de pénétration américains. Nous pensons que l'industrie et le gouvernement se doivent de collaborer pour veiller à ce que les faits soient connus et à ce que les mythes soient exposés.

Passons maintenant au service filaire à large bande, dont nous commençons à traiter dans la diapositive 9. En 2009, nous avons investi également dans les services Internet câblés. Nous continuerons sur cette voie en 2010. Bell et Bell Aliant investiront au bout du compte environ 1 milliard de dollars pour offrir le service Internet à fibre de prochaine génération à plus de cinq millions de foyers en Ontario, au Québec et dans les provinces atlantiques, lorsque le programme sera entièrement déployé. Ces foyers auront un service Internet beaucoup plus rapide, de 25 à 100 mégabits par seconde. Nous planifions aussi, chez Bell Canada, d'amener la fibre dans toutes les résidences unifamiliales de la ville de Québec en 2010 et dans tous les nouveaux quartiers de l'Ontario et du Québec.

Bell lance un service à fibre optique au domicile, le FTTH, en 2010, et l'an dernier Bell Aliant, au Nouveau-Brunswick, a été le premier à intégrer le service à fibre optique jusqu'au domicile.

Denis E. Henry, vice-président, Réglementation et affaires gouvernementales et chef, Protection des renseignements personnels, Bell Aliant : Chez Bell Aliant, nous sommes très fiers

provider in Canada to build and launch a fibre-to-the-home network to an entire city: Fredericton, New Brunswick. We built a fibre-to-the-home network not only to new homes and developments but also to all existing homes in the city. This service is known as FibreOP, which enables the combined delivery of telephone, high-definition television and super-fast Internet service. When I say super-fast Internet service, I refer not only to the very fast download speeds but also to the fastest upload speeds in the business. We have since expanded the FibreOP service to the city of Saint John, New Brunswick, and we have announced plans to expand our footprint to 140,000 homes in Atlantic Canada by year-end 2010. This should bring the total investment in this technology by year-end to approximately \$100 million.

At Bell Aliant, growing broadband has been a key strategic priority for a number of years, and FibreOP is the latest manifestation of that. We have been employing advanced networks, including fibre-to-the-home networks, for some time. This has allowed us to provide not only advanced Internet service but also television service for some years in major Atlantic cities. We have also expanded broadband Internet service quite deeply into rural areas, at times in collaboration with various government programs and partners. Our serving territory includes New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island, where governments have played a role in enabling virtually 100-per-cent access to broadband Internet services to their citizens in partnership with us or our competitors.

In summary, you can expect Bell Aliant to continue to focus on the expansion and delivery of broadband and the modern services that it enables. It is a key objective for us and is the key to our future success.

Mr. Bibic: As we turn to slide 12, I would like to pause briefly to take stock. Much has been done; we want to do more; and we will do more as long as we have the proper investment climate. Further investment will mean more fibre, more speed and more capacity, which will result in wireless network evolution in step with technology, and ultimately greater connectivity and adoption. Two specific factors discourage investment: first, CRTC's forcing of access to our networks at very low prices; and, second, very high regulatory fees and charges that our industry must pay every year for various purposes. These two issues must be addressed proactively so that the proper investment climate can exist.

We will begin with the wholesale access issues. Multi-billion dollar investments such as the ones that I have highlighted can occur only if investors earn a return on their investment. However, the CRTC has imposed regulatory obligations that force access to our networks by our competitors at subsidized,

d'être devenus, en juillet dernier, le premier fournisseur de services au Canada à intégrer un réseau de fibre optique à domicile pour une ville entière : Fredericton, au Nouveau-Brunswick. Nous avons construit un réseau à fibre optique résidentiel non seulement pour les nouveaux foyers et les nouveaux quartiers, mais aussi pour toutes les résidences existantes de la ville. Ce service est appelé FibreOP et permet de combiner la téléphonie, la télévision haute définition et les services Internet super rapides. Lorsque je parle de service Internet super rapide, je pense non seulement à des vitesses de téléchargement vers l'aval très élevées, mais aussi au téléchargement vers l'amont le plus rapide qui soit dans l'industrie. Nous avons, depuis, élargi le service FibreOP à la ville de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et nous avons annoncé nos plans pour étendre notre service à 140 000 foyers du Canada atlantique d'ici la fin de 2010. Cette activité devrait porter le total des investissements dans cette technologie d'ici la fin de l'année à environ 100 millions de dollars.

Chez Bell Aliant, l'expansion du service à large bande est une priorité stratégique clé depuis un certain nombre d'années déjà, et FibreOP en est la dernière manifestation. Nous exploitons depuis un certain temps des réseaux avancés, y compris les réseaux de fibre optique jusqu'au domicile. Cela nous permet depuis quelques années d'offrir dans les principales villes du Canada atlantique non seulement un service Internet de pointe mais aussi des services de télévision. Nous avons aussi considérablement élargi le service Internet à large bande dans les régions rurales, parfois en collaboration avec divers programmes gouvernementaux et partenaires. Notre territoire comprend le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard, où les gouvernements sont intervenus pour faciliter l'accès quasi complet au service à large bande pour leurs citoyens, en partenariat avec nous ou avec nos concurrents.

Bref, vous pouvez vous attendre à ce que Bell Aliant continue de mettre l'accent sur la croissance et la prestation de services à large bande modernes. C'est un objectif clé, pour nous, et c'est le secret de notre future réussite.

M. Bibic : Voyons maintenant la diapositive 12. J'aimerais m'arrêter un instant pour faire le point. Nous avons beaucoup réalisé, mais nous voulons faire encore plus et nous y parviendrons à condition de travailler dans un climat d'investissement propice. De nouveaux investissements entraîneront un élargissement du réseau de fibre optique et donc une rapidité et une capacité accrues, ce qui permettra au réseau sans fil d'évoluer au même rythme que la technologie pour, au bout du compte, faciliter la connectivité et l'adoption des services. Deux facteurs précis découragent les investissements : premièrement, le CRTC exige que l'accès à nos réseaux se fasse à des prix très faibles; deuxièmement, des droits de réglementation et des frais très élevés sont imposés à notre industrie chaque année, pour diverses fins. Ces deux questions doivent être réglées de façon proactive pour créer un climat favorable à l'investissement.

Commençons par la question de l'accès de gros. Pour consentir des investissements de plusieurs milliards comme ceux dont j'ai parlé, il faut que les investisseurs puissent tirer un rendement de leurs investissements. Le CRTC nous oblige toutefois à laisser nos concurrents accéder à nos réseaux à très faible prix, à des prix

rock-bottom rates. This type of mandated access negatively affects the business case as well as our willingness and ability to build fibre networks. It also leaves no room for a wholesale market to develop on its own. This type of public policy threatens our broadband standing. BCE will simply not take all the investment risk if the regulator decides that everyone can access that network without any risk capital at play on their part and sets the prices at non-commercial rates. The CRTC is in the process of reviewing its rules in this area, and we hope that they will understand the impact of their decisions on investment.

In slide 14, we move to the issue of fees. Bell makes significant payments to various levels of government through annual taxes and regulatory fees. These fees keep increasing. Remarkably, every expense category in BCE is lower today than in 2006, except the regulatory fees. To put this in context, the cumulative total of all these fees equates to 10 per cent of our wireless subscribers' monthly bills. To be more specific, Bell incurs \$420 million per year in regulatory fees and charges comprised of wireless spectrum licence fees, annual carrying costs of wireless spectrum acquisition and various mandated broadcasting and telecommunication fees.

I will focus for the moment on wireless, which we understand is a critical part of this committee's report. In 2010, the Canadian wireless industry will pay approximately \$132 million in spectrum licence fees for non-auctioned spectrum, which is significantly more than the current \$50 million per year paid by the U.S. wireless industry. If Canada were to adopt the current U.S. spectrum licence fee policy, the Canadian wireless industry would pay only \$4 million per year. The basic point is that every dollar that goes to mandated fees, such as the ones I have highlighted, is a dollar taken away from further broadband investment.

Slide 16 provides a summary of the presentation. First, the market is delivering next-generation broadband to most areas of Canada. As I said, 93 per cent of the population is covered with world-leading wireless broadband, and most of the population has access to ultra high-speed wire-line Internet services as well. Second, our new wireless network is the most advanced, privately funded network in the world; we lead the pack. Third, we are in a period of extensive fibre Internet deployment with wire line. Fourth, most of this was achieved since the committee began its deliberations on the state of broadband in Canada, showing how dynamic our industry is. Fifth, despite these achievements, more can be done, and here is where the government has a role. The first role is to eliminate the risk to investments caused by the wholesale access rules of the CRTC, to look carefully at the very high regulatory fees that our industry currently pays so that they can be scaled back to encourage more investment. The second role of government is to help to connect the remaining few areas in the country but not through sector-specific taxation or regulation. The

subventionnés, minimales. Cet accès obligatoire fait entrave à nos plans d'affaires et il mine notre volonté et notre capacité d'établir des réseaux de fibre optique. Il ne laisse en outre aucune marge pour l'établissement naturel d'un marché de gros. Ce type de politique publique menace notre situation dans le secteur des services à large bande, et BCE n'acceptera tout simplement pas de prendre tous ces risques d'investissement si l'organisme de réglementation décide que tous les intervenants doivent pouvoir utiliser ce réseau sans risquer aucune immobilisation et qu'il fixe des prix qui ne sont pas compétitifs. Le CRTC passe actuellement en revue ses règles dans ce domaine, et nous espérons qu'il comprendra l'incidence de ses décisions sur l'investissement.

Sur la diapositive 14, nous examinons la question des frais. Bell verse des sommes considérables à divers ordres de gouvernement sous forme de taxes annuelles et de frais de réglementation. Ces coûts ne cessent d'augmenter. Il est remarquable que toutes les dépenses de BCE soient inférieures aujourd'hui à ce qu'elles étaient en 2006, à l'exception des frais de réglementation. Pour bien poser le problème, précisons que le total cumulatif de tous ces frais équivalait à 10 p. 100 des factures mensuelles de nos abonnés au service sans fil. De fait, il en coûte à Bell 420 millions de dollars par année au titre des frais de réglementation, ce qui comprend les droits de licence de spectre sans fil, les coûts de possession du spectre sans fil et divers droits de radiodiffusion et de télécommunication obligatoires.

Je m'attarde un instant sur le sans-fil qui, nous le comprenons, est un élément essentiel dans le rapport du comité. En 2010, l'industrie canadienne du sans-fil paiera environ 132 millions de dollars au titre des droits pour les fréquences non attribuées par enchères, ce qui est nettement supérieur aux 50 millions de frais annuels que paie actuellement l'industrie américaine du sans-fil. Si le Canada devait adopter la politique américaine actuelle en termes de droits de licence, l'industrie canadienne du sans-fil paierait seulement 4 millions de dollars par année. Essentiellement, chaque dollar versé au titre des frais obligatoires, notamment ceux que j'ai mentionnés, est un dollar qui n'est pas alloué à l'investissement pour améliorer le service à large bande.

La diapositive 16 résume notre exposé. Premièrement, le marché offre le service à large bande de nouvelle génération dans la plupart des régions du Canada. Comme je l'ai dit, 93 p. 100 de la population est couverte par un service sans fil à large bande de calibre mondial, et la majorité de la population a également accès à des services Internet filaires ultrarapides. Deuxièmement, notre nouveau réseau sans fil est le plus perfectionné des réseaux financés par le secteur privé dans le monde; nous venons en tête du peloton. Troisièmement, nous traversons une période de déploiement intense du réseau Internet à fibre optique. Quatrièmement, presque tout cela a été réalisé depuis que le comité a entamé ses travaux sur la situation du service à large bande au Canada, ce qui montre à quel point notre industrie est dynamique. Cinquièmement, malgré ces réalisations, nous pouvons faire encore plus, et c'est ici que le gouvernement peut intervenir. Il doit d'abord éliminer le risque que représentent pour les investissements les règles que le CRTC impose en matière d'accès de gros, examiner soigneusement les frais de

third role of government is to address these issues to create more next-generation broadband across Canada. After all, broadband networks are the pillars of a digital economy.

We welcome your questions.

The Deputy Chair: The Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD, *Communications Outlook 2009* indicates the differences in pricing of cellphone providers in countries such as Finland, Sweden and the Netherlands. Last year, this committee travelled to Estonia, where we were amazed by how much cheaper it is to have a cellphone than it is in Canada. Why is that? Why do Canadians pay higher cellphone rates than do Scandinavians or other Europeans?

Mr. Bibic: The OECD study is fundamentally flawed. Our ranking on the price point is nowhere near what the OECD says it is. For example, as I highlighted in my opening statement, you can buy a basic plan for \$15 per month in Canada, which is much cheaper than in the United States. I will provide another very good example: When the OECD did its study, it completely ignored the price plans offered by Canada's discount brands, such as Virgin Mobile Canada, Solo Mobile, Koodo Mobile and Fido Solutions Incorporated. The OECD ignored those discount plans as if they did not exist because when they go on the Bell Canada website, they do not see Solo because Solo is an independent brand. If they had factored in our discount brand in the pricing, we would have shot up in the rankings.

As well, on an average-cost-per-minute basis, we are second lowest among the G7 countries and ninth lowest among the G20 countries. That is not reflected. The price point is one thing, but if you look at the cost per minute, it is quite a different thing. There is also the entire issue about how much we pay as a function of affordability. How much do Canadians pay? How much is that as a percentage of household revenue? Dr. Krause will speak to where we rank if you measure what we pay on the basis of household affordability.

David Krause, Director, Economic Analysis, Bell Canada: With respect to mobile services, we rank fourth in the G8 and in the G20. In consideration of international snapshots, you might want to normalize income differentials between the various countries. The International Telecommunication Union, ITU, is good at doing that. It examines mobile expenditures as a function of a country's income. When you do that, we are second in the G8

réglementation très élevés que paie actuellement notre industrie afin de les réduire de façon à encourager l'investissement. La deuxième tâche du gouvernement serait d'aider à connecter les quelques régions qui ne sont pas encore couvertes au pays, mais sans pour cela imposer une taxe spécifique au secteur ou une réglementation particulière. Le troisième rôle du gouvernement consiste à régler ces questions de manière à faciliter l'accès aux services à large bande de prochaine génération dans tout le Canada. Après tout, les réseaux à large bande sont les piliers de l'économie numérique.

Nous répondrons maintenant avec plaisir à vos questions.

Le vice-président : Dans *Perspectives des télécommunications 2009*, l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, indique les différences des prix exigés par les fournisseurs de service de téléphonie cellulaire dans des pays comme la Finlande, la Suède et les Pays-Bas. L'an dernier, les membres du comité se sont rendus en Estonie, où nous avons constaté avec étonnement à quel point le téléphone cellulaire était meilleur marché qu'ici, au Canada. Comment cela se fait-il? Pourquoi les forfaits de service cellulaire des Canadiens sont-ils plus chers que ceux des Scandinaves ou des citoyens d'autres pays européens?

M. Bibic : L'étude de l'OCDE présente de très sérieuses lacunes. Notre classification des prix ne ressemble pas du tout à ce que soutient l'OCDE. Par exemple, comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, vous pouvez vous abonner au service de base pour 15 \$ par mois au Canada, ce qui est beaucoup moins qu'aux États-Unis. Je vais vous fournir un autre très bon exemple : lorsque l'OCDE a mené son étude, elle n'a absolument pas tenu compte des forfaits offerts par les exploitants à rabais du Canada, par exemple Virgin Mobile Canada, Solo Mobile, Koodo Mobile et Solutions Fido. L'OCDE a traité ces forfaits à rabais comme s'ils n'existaient pas, parce que lorsque l'on visite le site Web de Bell Canada, on ne voit pas Solo. Solo est une marque indépendante. Si les chercheurs de l'OCDE avaient tenu compte de notre marque à rabais dans le calcul des prix, nous nous serions beaucoup mieux classés.

En outre, en termes de coût moyen par minute, nous venons au deuxième rang des pays du G7 et au neuvième rang des pays du G20. Cela ne transparait pas. Le seuil de prix est une chose, mais si vous regardez le coût par minute, le paysage est fort différent. Il y a aussi toute la question de ce que nous payons, en termes d'abordabilité. Combien est-ce que les Canadiens paient? Combien est-ce que cela représente en termes de pourcentage du revenu d'un ménage? M. Krause va nous expliquer où nous nous situons si nous mesurons ce que nous payons en fonction de l'abordabilité pour les ménages.

David Krause, directeur, Analyse économique, Bell Canada : Pour ce qui est des services mobiles, nous nous classons au quatrième rang parmi les pays du G8 et du G20. Pour ce qui est des aperçus de la situation internationale, vous devriez peut-être normaliser les différences de revenu entre les divers pays. L'Union internationale des télécommunications, l'UIT, le fait très bien. Elle examine les dépenses des services mobiles en fonction du

with respect to the home phone and third in the G20; for mobile, we are fourth for both the G8 and G20; and for broadband, we are third for the G8 and the G20.

Mr. Bibic: I will not repeat the answers that my colleagues from TELUS Communications Company and Rogers Communications Inc. submitted to the committee. However, we cannot overlook that Canada has extremely low home-phone pricing and extensive usage of home phones. For a monthly price, we can make as many local calls as we want, whereas in European countries, they have calling party pays, and in some developing countries, they have no wire-line network at all, hence a are higher penetration of wireless services. All the factors that you heard from our colleagues are important as well.

The Deputy Chair: Another issue that comes to my attention from citizens that are in business and travel frequently in North America, from both Canada to the U.S. and the U.S. to Mexico, is the high roaming fees that we pay, as Canadians, compared to my European colleagues. I have travelled extensively in Europe, and it amazes me how my European confreres will have a cellphone and a SIM card — subscriber identity module — in Greece. They can then go into Bulgaria or Germany, change the SIM card and pay more reasonable rates than a Canadian with a BlackBerry from Bell, or Rogers, or TELUS. We get whacked with roaming fees. What can be done about that, from your perspective, to rectify some of these discrepancies?

Mr. Bibic: The roaming charges our customers pay are mostly a function of what we have to pay our own partners for our customers to access their networks; that is critical.

With respect to flipping SIM cards, people are walking around with four SIM cards and, based on the country they are in, they switch the SIM cards to avoid the roaming charges. Let us focus on this domestically, though. If you are a Bell subscriber, on the new network, you are covered from coast to coast and will not have to incur roaming charges. If you are a subscriber either from Ottawa or Montreal and are in Vancouver, no roaming charges are incurred because you remain on our network for the entire time. If you are in Newfoundland, you also remain on our network and avoid the roaming charges.

Another factor that is different from North America and Europe is that customers benefit from us providing significant handset subsidies for the initial handset acquisition. You can buy an iPhone for \$200, but it costs us significantly more to acquire it. We are providing it at a subsidized rate, a discount of \$600 or \$700. For that, we ask for a two- or three-year commitment. Up front,

revenu de chaque pays. Si vous regardez les choses ainsi, nous sommes au deuxième rang des pays du G8 en ce qui concerne le téléphone résidentiel et au troisième rang des pays du G20; pour les services mobiles, nous venons au quatrième rang, tant pour le G8 que pour le G20; pour le service à large bande, nous sommes au troisième rang des pays du G8 et du G20.

M. Bibic : Je ne vais pas répéter les réponses que mes collègues de TELUS Communications et de Rogers Communications ont fournies au comité. Toutefois, il ne faut pas oublier que le tarif de la téléphonie résidentielle au Canada est extrêmement faible et que l'utilisation du téléphone résidentiel est très répandue. Pour le prix de l'abonnement mensuel, nous pouvons effectuer autant d'appels locaux que nous le voulons, alors que dans les pays européens l'abonné demandeur doit payer chaque appel et que dans certains pays en développement il n'existe aucun réseau filaire, ce qui explique la plus forte pénétration des services sans fil. Tous les facteurs que vous ont mentionnés nos collègues doivent également entrer en compte.

Le vice-président : Des citoyens qui font des affaires et qui voyagent souvent ont attiré mon attention sur un autre problème. En Amérique du Nord en effet, tant entre le Canada et les États-Unis qu'entre les États-Unis et le Mexique, les frais d'itinérance que nous payons, nous, Canadiens, sont très élevés en comparaison de ce que paient mes collègues européens. J'ai beaucoup voyagé en Europe et je suis toujours étonné de voir que mes collègues européens peuvent utiliser un téléphone cellulaire avec une carte SIM — un module d'identité d'abonné — en Grèce, puis se rendre en Bulgarie ou en Allemagne, changer la carte SIM et payer des taux plus raisonnables qu'un Canadien qui utilise un BlackBerry de Bell, de Rogers ou de TELUS. Nous sommes écrasés par les frais d'itinérance. Que peut-on faire à ce sujet, selon vous, pour corriger certains de ces écarts?

M. Bibic : Les frais d'itinérance que paient nos clients sont principalement fonction de ce que nous devons verser à nos propres partenaires pour qu'ils laissent nos clients utiliser leurs réseaux; c'est le principal facteur.

Pour ce qui est de changer la carte SIM, il y a des gens qui se promènent avec quatre cartes SIM et, selon le pays où ils se trouvent, ils passent d'une carte SIM à l'autre pour éviter de payer les frais d'itinérance. Mais examinons un peu la question pour notre pays. Si vous êtes abonné de Bell, dans le nouveau réseau, vous êtes couvert d'un océan à l'autre et vous n'aurez pas de frais d'itinérance à payer. Si vous êtes un abonné d'Ottawa ou de Montréal et que vous vous trouvez à Vancouver, il n'y a pas de frais d'itinérance, parce que vous êtes toujours dans notre réseau. Si vous êtes à Terre-Neuve, vous êtes encore dans notre réseau et vous n'avez pas de frais d'itinérance.

Un autre facteur distingue l'Amérique du Nord de l'Europe : nos clients ont un avantage parce que nous subventionnons considérablement les appareils au moment de l'achat initial. Vous pouvez acheter un iPhone pour 200 \$, mais cet appareil nous coûte beaucoup plus cher. Nous l'offrons à un prix subventionné, avec un rabais de 600 ou 700 \$. En contrepartie, nous demandons un engagement de deux ou trois ans. Au départ, le client réalise

the customer sees a significant saving when acquiring a handset. That must be factored in if you want to compare apples to apples in that circumstance.

Senator Cochrane: I am glad that I came after you because my question is on roaming charges as well.

I know that we do not have roaming charges from one province to another, but the U.S. is close to us. Is there a move afoot with Bell to try to have roaming charges within the U.S. as well as Canada eliminated?

Mr. Bibic: The providers in the United States will want to be compensated for other providers' subscribers roaming on those networks. We cannot control what Verizon or AT&T charges us. Nor can the CRTC or Industry Canada dictate what will be charged by U.S. providers for Canadians who travel in the U.S. Basically, we are charged when you are travelling in the United States using your handset over there. We have to pay those providers, and we pass those costs on to our subscribers.

Senator Cochrane: Is it \$2 per minute? That is the amount of the charge if you are using your cellphone.

Mr. Bibic: The charge depends on our specific agreements with each specific carrier around the world. We have hundreds of roaming agreements around the world to provide the convenience to our subscribers to ensure that their phones continue to be used. I do not know the exact pricing.

Senator Cochrane: I am talking about the U.S. here, not Europe.

Could you tell us how much Bell collects from customers for roaming charges on an annual basis?

Mr. Bibic: I do not have that figure off the top of my head; we could look into that.

Senator Cochrane: Could you get that for us? Has this amount remained consistent over the years?

Mr. Bibic: Again, I will look into that. I do not have that at my fingertips.

Senator Cochrane: I would like to have that information as well.

In Atlantic Canada in 2010, you say that you will expand fibre optics to 140,000 homes. You mentioned three provinces earlier. Is that for three provinces or for the four provinces in Atlantic Canada?

Mr. Henry: We have not announced which ones. We have announced the New Brunswick locations, namely, Miramichi and Saint John. We are already in Fredericton. We have plans to do 140,000 homes in Atlantic Canada. There is more to come on where it will be.

Senator Cochrane: Do you have any idea what other provinces will be included?

une économie importante lorsqu'il achète son téléphone cellulaire. Il faut en tenir compte si vous voulez éviter de comparer des pommes et des oranges dans ce cas.

Le sénateur Cochrane : Je suis heureuse de prendre la parole après vous, car ma question porte également sur les frais d'itinérance.

Je sais qu'il n'y a pas de frais d'itinérance d'une province à l'autre, mais les États-Unis sont tout près de nous. Est-ce que Bell envisage d'éliminer également les frais d'itinérance aux États-Unis comme il l'a fait pour le Canada?

M. Bibic : Les exploitants aux États-Unis veulent toucher une indemnité lorsque les abonnés d'autres fournisseurs de services utilisent leurs réseaux. Nous n'avons aucun contrôle sur ce que Verizon et AT&T exigent de nous. Ni le CRTC ni Industrie Canada ne peuvent dicter ce que les exploitants américains percevront des Canadiens qui se trouvent aux États-Unis. Essentiellement, on nous fait payer lorsque vous vous déplacez aux États-Unis et que vous utilisez votre cellulaire là-bas. Nous devons payer ces exploitants, et nous répercutons ces coûts sur nos abonnés.

Le sénateur Cochrane : Qu'est-ce que c'est, 2 \$ par minute? C'est le montant des frais à payer pour utiliser son téléphone cellulaire?

M. Bibic : Les frais varient selon les ententes particulières que nous avons conclues avec divers exploitants dans le monde. Nous avons des centaines d'ententes sur l'itinérance dans le monde pour offrir ce précieux service à nos abonnés, pour qu'ils puissent continuer d'utiliser leurs téléphones. Je ne connais pas les barèmes exacts.

Le sénateur Cochrane : Je parle des États-Unis ici, pas de l'Europe.

Est-ce que vous pouvez nous dire combien Bell perçoit de ses clients pour les frais d'itinérance, annuellement?

M. Bibic : Je n'ai pas ce chiffre à l'esprit; nous pourrions vous le trouver.

Le sénateur Cochrane : Oui, s'il vous plaît, faites-le pour nous. Est-ce que ce montant est demeuré à peu près constant au fil des ans?

M. Bibic : Là encore, je dois vérifier. Je n'ai pas ces chiffres sous les yeux.

Le sénateur Cochrane : J'aimerais avoir aussi cette information.

Au Canada atlantique, en 2010, vous dites que vous allez étendre le réseau de fibre optique à 140 000 foyers. Vous avez mentionné trois provinces précédemment. Est-ce que c'est uniquement dans ces trois provinces ou pour les quatre provinces du Canada atlantique?

M. Henry : Nous n'avons pas annoncé lesquelles. Nous avons annoncé des emplacements au Nouveau-Brunswick, nommément Miramichi et Saint John. Nous sommes déjà à Fredericton. Nous avons des plans pour raccorder 140 000 foyers au Canada atlantique. Nous annoncerons plus tard où cela se fera.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que vous savez quelles autres provinces seront desservies?

Mr. Henry: We will be looking at those. The locations are not public yet.

Senator Cochrane: You mentioned three provinces, and Newfoundland and Labrador was not included in one of your other slides. That is on the next slide.

Mr. Henry: I was talking about high-speed Internet generally, not fibre optics.

Senator Cochrane: I am looking at fibre optics. Is there a move to extend it through to the four Atlantic provinces?

Mr. Henry: I am not at liberty to say where exactly. Those announcements will be forthcoming. It will be 140,000 homes somewhere in the Atlantic region.

Senator Cochrane: That will happen in 2010?

Mr. Henry: Yes.

Senator Cochrane: Will you continue on into 2011 and 2012?

Mr. Henry: We have made no announcement about that, but that would be my expectation.

Senator Cochrane: I will keep looking.

Mr. Henry: I will let you know the first time it is announced.

Senator Fox: Welcome to our committee. I want to thank you for your presentation; it was a good presentation. I want to focus on the high-speed Internet access into the rest of the country that is not covered.

You laid out a good story. Obviously, companies have done a great deal in reaching 93 per cent of the population. I would like to push a bit on the possibility of solutions to go to 100 per cent. First, I have a question of detail. You mentioned the deferral account program. That is the first time I have heard about the deferral account program. Could you tell me a bit about it?

Mr. Bibic: Back in 2003, right up until 2007, Bell Canada's, TELUS' and Bell Aliant's home-phone prices were regulated. We always were price-regulated. The price-regulated scheme in place at the time dictated how much we could charge our customers. Based on the regulatory model, however, we should have been reducing home phone prices. The CRTC decided not to have phone companies such as Bell reduce telephone prices because it would discourage competitive entry into the market. They reasoned that if the prices were too low, companies such as Rogers, for example, would not bother entering the market. Instead of rolling back our prices to consumers in 2003, the CRTC asked us to put the money equivalent to what should have been the price decrease into an account called the deferral account. Later, they would decide what to do with it.

M. Henry : Nous allons examiner cet aspect. Les endroits ne sont pas encore annoncés.

Le sénateur Cochrane : Sur l'une de vos diapositives, vous mentionnez trois provinces, et Terre-Neuve-et-Labrador n'est pas nommée. C'est la diapositive suivante.

M. Henry : Je parlais du réseau Internet à haute vitesse en général, pas de la fibre optique.

Le sénateur Cochrane : Je parle de la fibre optique. Est-ce que vous avez l'intention d'étendre vos services aux quatre provinces atlantiques?

M. Henry : Il ne m'appartient pas de vous dire exactement où. Ces annonces seront faites ultérieurement. Il s'agira de 140 000 foyers quelque part dans la région de l'Atlantique.

Le sénateur Cochrane : Cela se fera en 2010?

M. Henry : Oui.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que continuerez en 2011 et en 2012?

M. Henry : Nous n'avons fait aucune annonce à ce sujet, mais cela me semble logique.

Le sénateur Cochrane : Je vais continuer à attendre.

M. Henry : Je vous le communiquerai dès que cela sera rendu public.

Le sénateur Fox : Soyez les bienvenus à cette réunion de notre comité. Je tiens à vous remercier de votre exposé; il était fort intéressant. Je veux faire porter mes questions sur l'accès à Internet haute vitesse dans le reste du pays, là où on ne l'a pas encore.

Vous avez bien présenté votre cause. Évidemment, les compagnies ont beaucoup fait et elles ont réussi à rejoindre 93 p. 100 de la population. J'aimerais examiner un peu certaines solutions qui pourraient permettre de rejoindre la totalité de la population. Premièrement, j'ai une question de détail. Vous avez mentionné le programme du compte de report. C'est la première fois que j'entends parler de ce programme. Pourriez-vous nous l'expliquer un peu?

M. Bibic : En 2003, et jusqu'en 2007, le tarif d'abonnement au service de téléphone résidentiel de Bell Canada, de TELUS et de Bell Aliant était réglementé. Nos prix ont toujours été réglementés. Le régime de réglementation des prix qui était en place à l'époque dictait combien nous pouvions demander à nos clients. D'après le modèle de réglementation, toutefois, nous aurions dû réduire les prix de la téléphonie résidentielle. Le CRTC a décidé de ne pas exiger de compagnies de téléphone comme Bell qu'elles réduisent les prix du téléphone parce que cela aurait découragé l'entrée de nouveaux concurrents sur le marché. Les responsables se sont dit que si les prix étaient trop bas, des compagnies comme Rogers, par exemple, ne s'intéresseraient pas à ce marché. Plutôt que de réduire nos prix pour les consommateurs en 2003, le CRTC nous a demandé de consacrer un montant équivalant à ce que nous aurait coûté cette réduction de prix et de le verser dans un compte baptisé compte de report. Par la suite, il devait décider ce qu'il fallait en faire.

By 2004-06, that money continued to accumulate. Across the country, it was over \$600 million at that time. Bell applied in 2006, when there were hundreds of millions of dollars in this notional account. No money was actually in a bank account; it was a liability that we had.

We applied and told them that we needed to get rid of this money because it was a liability, so we suggested using it to extend broadband to rural areas that did not have broadband. The CRTC said that it was a good idea. However, various court challenges arose for a number of reasons that we do not need to go into. It went all the way up to the Supreme Court of Canada. In 2009, the Supreme Court said that it was alright for CRTC to do this.

That is where we are today. Broadband deployment was approved for 112 communities in our territory. We last addressed this issue with CRTC about three years ago, and much has happened in three years. We have gone back to CRTC and asked what the point is in using this money to build legacy Internet services to these communities at 1 megabit per second when we can extend our wireless network and offer them top speeds, mobility and voice. We want to bring these communities into the modern age. Let them have an iPhone or Turbo Stick so that they can travel and have internet access. Let them have mobile voice service. That is the quick story.

Senator Fox: Is there more money in the deferral account program?

Mr. Bibic: There is \$450 million that Bell Canada has to spend on building broadband to 112 communities. We want to go wireless because it is the future.

Senator Fox: You mentioned the frustration that all of the incumbents must feel. They spent a few billion dollars putting a sophisticated network across the country. It seems to be the case that the new entrants will be able to somehow just go onto your networks and have immediate access without incurring the same amount of capital costs. Are you against wholesale access to next-generation networks, or are you just pleading for a better regulatory fee?

Mr. Bibic: We are pleading for two separate things. On the fees, we are saying that we are taxed, and I do not mean corporate taxes and payroll taxes but government-mandated regulatory charges for various purposes. We need to keep those in check. If we keep those in check and reduce them, we will take the savings and plough them back into networks. I will give you an example. The provincial government in Ontario decided to harmonize the sales tax. That resulted in tax savings for Bell Canada. We have committed to ploughing back into the Ontario economy every single dollar of those savings in 2010. That is the type of thing we

En 2004-2006, cet argent continuait de s'accumuler. Pour l'ensemble du pays, il y avait plus de 600 millions de dollars à l'époque. Bell a fait une demande en 2006, et il y avait à ce moment des centaines de millions de dollars dans ce compte notional. Aucun montant n'a effectivement été versé dans un compte bancaire; c'était un passif que nous avions.

Nous avons présenté une demande et nous avons dit au CRTC que nous devions éliminer cet argent parce que cela constituait un passif, et nous avons proposé de l'utiliser pour étendre le service à large bande aux régions rurales qui n'en étaient pas encore dotées. Le CRTC a trouvé l'idée bonne, mais diverses contestations judiciaires sont intervenues pour un certain nombre de raisons qu'il est inutile d'énumérer ici. L'affaire s'est rendue jusque devant la Cour suprême du Canada. En 2009, la Cour suprême a décrété que le CRTC pouvait procéder de cette façon.

C'est là où nous en sommes aujourd'hui. Le déploiement du service à large bande a été approuvé pour 112 collectivités sur notre territoire. Nous avons examiné cette question pour la dernière fois avec le CRTC il y a environ trois ans, et il s'est passé bien des choses depuis. Nous nous sommes à nouveau présentés devant le CRTC et nous avons demandé à quoi servait d'utiliser cet argent pour établir des services Internet traditionnels dans ces collectivités, à 1 mégabit par seconde, alors que nous pouvons étendre notre réseau sans fil et offrir à ces citoyens des services mobiles et téléphoniques à des vitesses bien supérieures. Nous voulons faire entrer ces collectivités dans l'ère moderne. Permettons à leurs habitants d'avoir des iPhone ou des clés Turbo, pour qu'ils puissent se déplacer et avoir accès à Internet. Permettons-leur d'avoir des services téléphoniques mobiles. C'est essentiellement l'historique de ce dossier.

Le sénateur Fox : Est-ce qu'il y a plus d'argent dans le compte de report?

M. Bibic : Il y a 450 millions de dollars que Bell Canada doit dépenser pour développer le réseau à large bande dans 112 collectivités. Nous voulons passer au sans-fil parce que c'est la voie de l'avenir.

Le sénateur Fox : Vous avez mentionné la frustration que tous les exploitants actuels doivent éprouver. Ils investissent des milliards de dollars pour créer un réseau perfectionné dans tout le pays. Il me semble que les nouveaux arrivants seront en mesure de simplement entrer dans votre réseau et qu'ils y auront immédiatement accès sans devoir investir les mêmes montants au titre des immobilisations. Est-ce que vous vous opposez à l'accès de gros pour les réseaux de prochaine génération ou vous demandez simplement un allègement des frais de réglementation?

M. Bibic : Nous demandons deux choses distinctes. En matière de frais, nous disons que nous sommes imposés, et je ne parle pas d'impôt sur le revenu des sociétés ni de charges sociales, mais bien de frais imposés par le gouvernement pour diverses raisons. Il nous faut contenir ces frais. Si nous les contenons et si nous les réduisons, nous utiliserons les sommes ainsi économisées et nous les réinvestirons dans les réseaux. Je vous donne un exemple. Le gouvernement provincial, en Ontario, a décidé d'harmoniser la taxe de vente. Cela a produit des économies fiscales pour Bell Canada. Nous nous sommes engagés à remettre dans l'économie

can do. We do not know where Industry Canada will go, but unfortunately they are looking at whether or not our spectrum licence fees should be increased. We already pay so much more than the U.S., and now we are talking about increasing them, which we feel is highly inappropriate.

On wholesale access, let us take wire line. We will fibre up every single home in Quebec City in 2010, so 260,000 homes in Quebec City will have fibre-to-the-home, 100 megabits per second through hundreds of millions of dollars of investment. Now a competitor can come along and put zero money into the ground and say, "I want access to that network, and, by the way, the CRTC says that it is at cost." Then they will turn around, use our network, pay costs on a monthly basis and offer each and every one of these services in competition with us. When they are tired of serving Quebec or the business model is not working, they will walk away and have no sunk costs because it is all unitized. All they have to do is pay us a monthly fee per subscriber. We feel that is unacceptable.

The market on its own will develop wholesale services. Today, in Quebec, Videotron offers access to their network to competitors on their own. They do it because they want those competitors to try to win a Bell subscriber who will never go to Videotron, for whatever reason. Videotron gives access to competitors and tells the competitor who has a different brand to get that Bell subscriber because then they will be on Videotron's network, and they will receive some money out of it. In return, we would pick our partner too, and they will compete with all of us to try to win a Videotron subscriber onto the network.

Wholesale markets can develop on their own, but this type of forced access and subsidized rates affects our business case. When our business case is affected and we cannot make money on the investment, we will not go to the smaller centres. We will not go to Trois-Rivières, Quebec, or to Welland, Ontario. Who wants that? We should want the companies such as Bell, Rogers and TELUS to build networks and go to all these communities.

Senator Fox: I understand the problem. You mentioned going to smaller communities. One of the objectives of our committee is to see what policies could be developed to get into the smaller communities. We would like to get as close as possible to 100 per cent high-speed access coverage here.

You said that you have two recommendations. I would like you to speak more on that. As well, when the people from Rogers were here, they proposed that the 1-per-cent R & D fee imposed on wireless companies be put into a pool of funds that would be used to help extend networks. The companies would use it specifically to extend networks into under-covered areas.

ontarienne jusqu'au dernier sou de ces économies en 2010. C'est le genre de choses que nous pouvons faire. Nous ne savons pas ce que décidera Industrie Canada, mais malheureusement le ministère examine actuellement la possibilité d'augmenter nos droits de licence. Nous payons déjà tellement plus que les Américains, et voilà que l'on parle de nous augmenter encore. Cela nous paraît tout à fait inopportun.

Pour l'accès de gros, parlons du réseau filaire. Nous installerons la fibre optique dans tous les foyers de la ville de Québec en 2010; 260 000 résidences à Québec auront donc la fibre optique jusqu'au domicile — 100 mégabits par seconde — grâce à des centaines de millions de dollars d'investissement. Un concurrent pourra alors s'amener, ne rien investir et déclarer : « Je veux avoir accès à ce réseau et, en passant, le CRTC dit que cela doit se faire au prix coûtant. » Puis, il utilisera notre réseau, paiera des coûts mensuels et offrira chacun de ses services en concurrence avec nous. Lorsqu'il en aura assez de servir la ville de Québec ou si son modèle d'exploitation ne donne pas de bons résultats, il s'en ira, cela ne lui aura rien coûté parce que tout est unifié. Tout ce qu'il a à faire, c'est de nous verser des frais mensuels par abonné. Cela nous paraît inacceptable.

Le marché, par lui-même, créera des services de gros. Aujourd'hui, à Québec, Vidéotron offre l'accès de son réseau à ses concurrents, de son plein gré. Il le fait parce qu'il veut que ses concurrents aillent chercher des abonnés de Bell qui ne songeraient jamais à passer à Vidéotron, pour une raison quelconque. Vidéotron donne accès aux concurrents et dit à ces concurrents qui offrent une autre marque d'aller chercher les abonnés de Bell parce qu'alors ces abonnés se trouveront dans le réseau de Vidéotron et ils devront payer le même montant. Quant à nous, nous choisirons nous aussi un partenaire qui nous fera concurrence à tous, pour essayer d'aller convaincre un abonné de Vidéotron de changer de fournisseur.

Les marchés de gros peuvent évoluer indépendamment, mais ce type d'accès forcé et ces taux subventionnés minent notre position commerciale. Si notre analyse de rentabilisation en souffre et que nous ne pas pouvons obtenir un rendement satisfaisant de notre investissement, nous n'irons pas dans les petits centres. Nous n'irons pas à Trois-Rivières, à Québec ni à Welland, en Ontario. Qui peut vouloir une telle situation? Nous devrions souhaiter que des compagnies comme Bell, Rogers et TELUS instaurent des réseaux et desservent toutes ces collectivités.

Le sénateur Fox : Je comprends le problème. Vous avez parlé d'aller dans les petites collectivités. L'un des objectifs de notre comité est de trouver des politiques qui permettraient de rejoindre les petites collectivités. Nous aimerions nous rapprocher le plus possible d'une couverture à 100 p. 100 pour l'accès haute vitesse.

Vous avez dit que vous aviez deux recommandations à faire. J'aimerais que vous nous en disiez plus à ce sujet. En outre, lorsque les représentants de Rogers sont venus, ils ont proposé que les droits de 1 p. 100 imposés aux fournisseurs de services sans fil pour la R-D soient versés dans un fonds commun qui pourrait servir à étendre les réseaux. Les compagnies utiliseraient cet argent précisément pour étendre leurs réseaux dans les régions mal desservies.

The other idea is that the proceeds from the next spectrum auction, which is likely to be considerable, should be used by the government not for purposes of general revenue funds but to help extend the networks. Obviously, many of these networks cannot be extended by wireless companies but will require satellite coverage. Could you comment on that?

Mr. Bibic: As a matter of general principle, my first comment, and I recognize that this would be not entirely satisfactory to small communities, is that technology evolves. As technology evolves and costs go down, we are able to do more. I joined the communications industry and Bell Canada in 2004; so much has been done since 2004. We have been able to connect small communities that I never thought we would be able to connect. That is one factor.

Satellite service gets better and, over time, is plugging more of the gaps and will be able to do even more. At some level, the market may be able to do more, but that is not entirely satisfactory to these communities. We cannot keep telling them to wait because it is coming.

What can be done? The government has a role to play here and should help bridge that gap and plug those holes. Our view is that it should come from general revenues, not sector-specific taxation, as I mentioned before. That means taking the proceeds from the spectrum auctions. That money goes into general revenue funds. It is a good idea to consider earmarking some of that money to subsidize broadband in rural communities.

The R & D tax we pay — the idea from Rogers — is 1 per cent or 2 per cent. It is an idea. I am less in favour of that idea because that smacks more of sector-specific taxation. Only the wireless companies pay that tax for the privilege of having the licence, and then we take that money and direct it to those areas. I prefer the general revenues idea. It is a public good. It is not only wireless subscribers who should bear the cost of subsidizing broadband connectivity in the rural areas. It is a social good in many respects, a public policy issue, and it should be the economy as a whole that funds that.

Senator MacDonald: I have a couple of questions, and one is about tower sharing. In Nova Scotia, Rogers cannot compete. If you want to own a Rogers phone, you cannot move outside of the metro area because no coverage exists. I would like some insight into tower sharing, your experiences with it and what sort of criteria is applied to it.

Mr. Bibic: I am a bit surprised that Rogers feels that they cannot compete in Atlantic Canada.

Senator MacDonald: I am not saying that Rogers said that they cannot compete. I am saying that people who have Rogers phones in Nova Scotia do not have good enough coverage once they get outside of the metro area.

L'autre idée, c'était que le gouvernement ne verse pas les recettes des prochaines enchères de fréquences — qui seront probablement considérables — au Trésor, mais qu'il les utilise plutôt pour faciliter l'élargissement des réseaux. Évidemment, nombre de ces réseaux ne peuvent pas être étendus par les fournisseurs de services sans fil et il faudra recourir aux satellites. Qu'est-ce que vous pensez de cela?

M. Bibic : En termes très généraux, je dirais d'abord — et je reconnais que cela n'est pas tout à fait satisfaisant pour les petites collectivités — que la technologie évolue. À mesure que la technologie évolue et que les coûts baissent, nous pouvons faire plus. Je suis arrivé dans l'industrie des télécommunications et chez Bell Canada en 2004. Nous avons tellement fait depuis 2004! Nous avons réussi à raccorder de petites collectivités que je n'aurais jamais pensé pouvoir rejoindre. C'est un facteur.

Le service par satellite s'améliore, il comble de plus en plus de lacunes et il pourra faire encore plus. À un certain niveau, le marché pourrait faire plus, mais cela n'est pas entièrement satisfaisant pour ces collectivités. Nous ne pouvons pas constamment leur dire d'attendre et que le service leur parviendra bientôt.

Qu'est-ce que nous pouvons faire? Le gouvernement a un rôle à jouer, ici, et il devrait contribuer à combler les lacunes. Selon nous, l'argent devrait venir des recettes générales et non pas d'une taxe propre à un secteur, comme je l'ai dit précédemment. Cela signifie qu'il faut prendre les recettes des enchères de fréquences. Cet argent est versé au Trésor. Il serait bon de songer à réserver une partie de ces fonds pour subventionner le service à large bande dans les collectivités rurales.

La taxe de R-D que nous payons — une idée de Rogers — est de 1 ou 2 p. 100. C'est une idée. Je n'y suis pas tellement favorable parce que cela ressemble trop à une taxe propre à un secteur. Seuls les fournisseurs de services sans fil paient cette taxe pour avoir le privilège d'une licence, puis nous prenons cet argent et nous l'utilisons dans ces domaines. Je préfère la notion des recettes générales. C'est pour le bien public. Les abonnés du sans-fil ne devraient pas assumer seuls les coûts pour subventionner le raccordement des régions rurales au service à large bande. Cela sert l'ensemble de la société à bien des égards, c'est une question de politique publique, et l'économie dans son ensemble devrait le financer.

Le sénateur MacDonald : J'ai deux ou trois questions, et l'une d'elles porte sur le partage des pylônes. En Nouvelle-Écosse, Rogers ne peut pas soutenir la concurrence. Si vous voulez un téléphone de Rogers, vous ne pouvez pas sortir de la zone métropolitaine parce qu'il n'y a plus de couverture. J'aimerais parler du partage des pylônes. Quelle est votre expérience dans ce domaine et quelle sorte de critères s'appliquent.

M. Bibic : Je m'étonne un peu que Rogers ait l'impression de ne pas pouvoir desservir le Canada atlantique.

Le sénateur MacDonald : Je ne dis pas que Rogers a affirmé qu'il lui était impossible d'étendre son service. Je dis que les personnes qui ont des téléphones Rogers en Nouvelle-Écosse n'ont pas une bonne couverture lorsqu'ils sortent de la région métropolitaine.

Mr. Bibic: Now I understand the question. That is a question for Rogers. Rogers made a decision, I suppose — and I do not know this — not to extend their coverage in those areas, as opposed to Bell and TELUS. If Rogers were to make the commercial decision to extend, they would have various options available to them. If they wanted access to our towers, they could have it. We have a long history of sharing towers with Bell, TELUS and Rogers. I mention those three because, for a long while, we were the three operators in the country. We recognized the productivity and cost-sharing advantages of sharing towers, and we have done it without any regulatory mandate whatsoever. We were sharing towers long ago.

With the new entry in the spectrum auction, which you have no doubt heard about, in 2008, Industry Canada imposed mandated tower-sharing rules for the new entrants, such as Public Mobile and WIND Mobile, to ask for access to our towers. Many have; and many have asked Rogers for access to their towers.

By and large, it has not been an issue. We go through the process and they make their choices, either to build their own or share. Many have decided to share with Rogers, and it is working.

To sum up your question, I think it is Rogers' commercial decision not to extend their networks rather than them not being able to because of a lack of tower sharing.

Senator MacDonald: What does Bell charge U.S. customers in Canada for roaming fees?

Mr. Bibic: That is a similar the question Senator Cochrane asked. I will get that answer as I do not have it at my finger tips.

Senator Mercer: I want to go to Senator MacDonald's point about tower sharing. I am a Bell user now. I was a Rogers user, but, because of the problems Senator MacDonald talked about, I no longer am. I live just outside of Halifax, on a lake. When I am out on the lake in the summer, I can see a tower at the end of the lake. It belongs to Bell Aliant because I could not receive service on my Rogers phone, and I hope this summer I will receive better service on my Bell phone.

We had testimony before the committee about tower sharing and that it is mandated; there is a need to have tower sharing. However, it means that it is your tower. I assume, in the case of this being a Bell Aliant tower, that Rogers could use the tower but do not get a position on the tower that is worth much to them. Obviously, it is your tower, so you will take the best spot.

It seems to me that, if tower sharing is mandated, we have to find a way to level the playing field. I understand your concern that it is your capital cost to put up the tower. However, one would assume that that cost would balance off in other places where Rogers or TELUS — or whoever the competitor is — has put up a tower and you are able to put your stuff at the same level to compete.

M. Bibic : Ah, je comprends mieux votre question. Il faut l'adresser à Rogers. Rogers a décidé, j'imagine — je ne peux pas le savoir avec certitude — de ne pas étendre sa couverture dans ces régions, contrairement à Bell et à TELUS. Si Rogers devait juger qu'il est de son intérêt commercial d'élargir son service, diverses options s'offriraient à lui. S'il voulait utiliser nos pylônes, il pourrait le faire. Bell, TELUS et Rogers partagent depuis longtemps les pylônes. Je mentionne ces trois entreprises parce que nous avons longtemps été les trois seuls exploitants au pays. Nous avons reconnu l'intérêt du partage des pylônes sur les plans de la productivité et du partage des coûts, et nous l'avons fait sans que cela nous soit imposé par l'organisme de réglementation. Nous partageons les pylônes depuis longtemps.

Avec la nouvelle donne dans les enchères de fréquences, et vous en avez certainement entendu parler, en 2008, Industrie Canada a imposé des règles de partage des pylônes avec les nouveaux venus, notamment Public Mobile et WIND Mobile, pour leur assurer l'accès à nos pylônes. Bon nombre se sont prévalus de ce privilège et d'autres ont demandé à Rogers l'accès à ses pylônes.

Dans l'ensemble, cela ne crée pas problème. Nous suivons le processus et ils font leurs choix : soit qu'ils construisent soit qu'ils partagent. Beaucoup ont décidé de partager avec Rogers, et cela donne de bons résultats.

Bref, je crois que Rogers a décidé de ne pas étendre ses réseaux pour des raisons commerciales; ce n'est pas parce qu'il n'est pas capable de le faire ni parce qu'il est difficile de partager les pylônes.

Le sénateur MacDonald : Qu'est-ce que Bell perçoit comme frais d'itinérance auprès des clients américains au Canada?

M. Bibic : Votre question est semblable à celle que le sénateur Cochrane a posée. Je vais vous trouver la réponse car je n'ai pas cela sous la main.

Le sénateur Mercer : Je veux revenir à ce que disait le sénateur MacDonald au sujet du partage des pylônes. Je suis un abonné de Bell, maintenant. J'étais chez Rogers, mais en raison des problèmes dont le sénateur MacDonald a parlé, j'ai changé de fournisseur. Je vis juste à l'extérieur de Halifax, sur un lac. Lorsque je suis au chalet, en été, je peux voir le pylône au bout du lac. C'est un pylône de Bell Aliant, mais je ne pouvais pas avoir de service sur mon téléphone de Rogers, et j'espère que cet été j'aurai un meilleur service avec mon téléphone de Bell.

Des témoins sont venus parler du partage des pylônes devant le comité et du fait que cela est obligatoire; il est nécessaire de partager les pylônes. Toutefois, il s'agit de votre pylône. J'imagine, puisque dans ce cas c'est un pylône de Bell Aliant, que Rogers pourrait l'utiliser mais qu'il n'a pas obtenu sur ce pylône une position qui l'intéresse beaucoup. Évidemment, c'est votre pylône, alors vous pouvez occuper l'emplacement le plus intéressant.

Puisque le partage des pylônes est obligatoire, il me semble que nous devons trouver une façon d'uniformiser les règles du jeu. Je comprends votre préoccupation; ce pylône a été construit avec vos immobilisations. Toutefois, il faut supposer que le coût s'équilibre si Rogers ou TELUS — ou un concurrent quelconque — a construit ailleurs un pylône sur lequel vous pouvez placer votre matériel au même niveau pour lui livrer concurrence.

Mr. Bibic: Again, tower sharing is not really much of an issue. It is happening, and it is working. Clearly, we have an existing tower and have our existing antennae on our tower. If someone wants to share the tower, we will not move our antennae and displace it for a competitor. However, they will get a spot there.

Sometimes the tower has to be extended, so we can figure out how the competitor can build extensions to the tower. We can build that, and they will absorb the costs. Many things can be done, and it is worked out.

Part of the rules, for example, are that if we have a tower and spare capacity but can verify that we need that in the next year because we will do something that requires us to use it, then we do not need to give access. These rules are built in because it is recognized that if you built the tower and need the capacity, you ought to have your own capacity.

Canada has a long history of tower sharing, and it works.

Senator Plett: Thank you for a wonderful presentation. I appreciate that my main questions were asked by Senator Fox. However, I will continue along the same line of questions that have come up here, but not specifically tower sharing.

I am from Manitoba. Prior to Manitoba Telecom Services Inc., MTS, being sold and going private, many of us who lived in rural parts of Manitoba or travelled all over the province, such as I did with my business, chose MTS over Rogers because MTS, being owned by government, had an obligation to supply the province with cellphones. Rogers, being privately owned, stayed in the cities, as Senator MacDonald suggested, and did not go out into the rural parts. Therefore, as soon as you were out of the city of Winnipeg, you had very poor service with Rogers.

Since then, MTS has gone private, and they have not packed up their bags in Northern Manitoba and rural parts. However, they certainly have not expanded because they are not making money.

Rogers has told us much of the same story: They stay in the areas where they can make the money. We get the feeling from the witnesses that they are a little offended by some of the government intervention yet not having government intervention where it suits the provider.

You have already said that you will provide service to rural areas, as well the percentage of the people to whom you are providing service. However, I gather most of it is in the populated areas, though maybe I did not understand that correctly.

What is Bell's commitment to going into rural areas? You are basically providing Atlantic Canada, some of Quebec and Ontario. What is the coverage in the rural parts of those provinces, and do you plan to expand?

M. Bibic : Je le répète, le partage des pylônes ne crée pas vraiment de problèmes. Cela se fait, et cela fonctionne bien. Évidemment, lorsque nous avons un pylône sur lequel se trouve notre antenne, nous n'allons pas déplacer cette antenne pour céder la place à un concurrent. Toutefois, ce concurrent peut trouver un endroit pour installer son matériel.

Parfois, il faut allonger un pylône, et nous pouvons trouver des moyens pour que notre concurrent construise des rallonges sur le pylône. Nous pouvons construire cela, et c'est le concurrent qui en absorbe les coûts. Bien des choses sont possibles, et nous trouvons des solutions.

Selon certaines règles, par exemple, si un de nos pylônes n'est pas utilisé à pleine capacité mais que nous pouvons confirmer que nous en aurons besoin au cours de l'année qui vient, alors nous ne sommes pas tenus d'accorder l'accès. Ces règles ont été formulées parce que l'on reconnaît que si vous avez construit le pylône et que vous avez besoin de la capacité, vous devriez pouvoir l'utiliser. C'est votre capacité.

On partage les pylônes depuis longtemps au Canada, et cela fonctionne bien.

Le sénateur Plett : Merci de cet exposé fort intéressant. Je constate que le sénateur Fox a traité de mes principales questions. Toutefois, je poursuivrai dans la même veine que les questions qui vous ont déjà été présentées, sans parler précisément de partage des pylônes.

Je viens du Manitoba. Avant la vente et la privatisation de Manitoba Telecom Services Inc., MTS, bien des habitants des régions rurales du Manitoba et nombre de gens qui voyageaient dans toute la province, comme je le faisais pour mon entreprise, avaient préféré MTS à Rogers parce que MTS, qui était la propriété du gouvernement, était tenu d'offrir dans toute la province le service de téléphonie cellulaire. Rogers, qui est une entreprise privée, était installée dans les villes, comme l'a indiqué le sénateur MacDonald, et il ne se rendait pas dans les régions rurales. En conséquence, dès que vous sortiez de Winnipeg vous aviez un très mauvais service chez Rogers.

Depuis cette époque, MTS a été privatisée, mais elle n'a pas abandonné le nord du Manitoba ni les régions rurales. Par contre, elle n'a pris aucune expansion parce qu'elle ne fait pas d'argent.

Rogers nous a exposé essentiellement la même chose : il reste dans les régions où il peut faire du profit. Nos témoins nous donnent l'impression d'être un peu insultés par certaines interventions du gouvernement et que le gouvernement n'intervient pas dans les régions où cela ferait leur affaire.

Vous avez dit que vous alliez offrir le service dans les régions rurales et vous avez précisé le pourcentage de la population auquel vous offrez déjà des services. Je crois comprendre que pour l'essentiel il s'agit de zones densément peuplées, mais je vous ai peut-être mal compris.

Quel est l'engagement de Bell envers les régions rurales? Au fond, vous assurez des services au Canada atlantique et dans une partie du Québec et de l'Ontario. Quelle est votre couverture dans les régions rurales de ces provinces et est-ce que vous avez l'intention de l'accroître?

Mr. Bibic: That is a good question.

First, we have made a big commitment to provide broadband in rural areas. That is 93 per cent of the population and covers thousands of rural areas. I will undertake to send you our coverage maps, senator. You will see that the extent of rural coverage is rather impressive.

Clearly, as commercial providers, we extend our network where we think there is a commercial or business case to do so. In the case of wireless, we have made a significant bet on rural areas because of the nature of the technology. Therefore, 93 per cent is a huge amount of coverage for the population and rural areas. You will see that when we send you the coverage maps.

Our coverage, with our network that we built with TELUS, covers the Atlantic provinces, Ontario, Quebec, Alberta and British Columbia. In Manitoba specifically, the network was built in Winnipeg only. Then, for the rest of Manitoba, we rely on access to the Rogers network. In Saskatchewan, SaskTel is in the process of building a 3G network, and, when it is launched hopefully later this year, our subscribers will have access in Saskatchewan, as well.

I cannot speak to Manitoba in any greater detail than that because Bell Canada itself does not have spectrum in Manitoba. Again, TELUS has built Winnipeg, so we use their network there. Outside of Winnipeg, we rely on the Rogers network for our subscribers, and MTS makes its decisions.

MTS was treated as a new entrant in the last spectrum auction, yet they have a very high wireless market share in Manitoba. Many people think of Bell, as you rightfully did, as an Ontario and Quebec company in many respects. MTS's market share is 20 points higher in Manitoba than Bell's is in Quebec. I cannot speak to their business decisions; we do not have spectrum there.

Senator Plett: Thank you; I wish you had made the deal with MTS rather than Rogers because Rogers is not doing us much good in Manitoba if we are outside the city of Winnipeg. I appreciate the answer.

You pulled a device out of our pocket at the start of your presentation. I would like you to talk about that because you said that you could plug it into your computer or do something similar with your iPhone. I assume if you plug it into your iPhone, it goes to phone, and if it goes into the computer, it goes to wireless; is that correct?

Mr. Bibic: There are two separate things. Think back to using high-speed Internet services five years ago; you would have had a wire coming into your house. The wire connects into your modem and the modem connects to your computer. If you were in Ottawa, you would have been a Bell Sympatico user, which is now Bell Internet, to gain access. With the technological evolution,

M. Bibic : C'est une bonne question.

Premièrement, nous nous sommes fermement engagés à offrir des services à large bande dans les régions rurales. Cela représente 93 p. 100 de la population, y compris dans des milliers de zones rurales. Je vous promets de vous envoyer des cartes montrant notre couverture, monsieur le sénateur. Vous constaterez que notre couverture en zone rurale est assez vaste.

Évidemment, en tant qu'exploitants commerciaux, nous élargissons notre réseau quand nous pensons qu'il y a un avantage commercial à le faire. Dans le cas du sans-fil, nous avons pris un pari important dans les régions rurales en raison de la nature de la technologie. Par conséquent, ces 93 p. 100 représentent un fort pourcentage pour la population et les zones rurales. Vous le verrez lorsque vous recevrez nos cartes de couverture.

Notre couverture, avec le réseau que nous avons construit avec TELUS, comprend les provinces atlantiques, l'Ontario, le Québec, l'Alberta et la Colombie-Britannique. Au Manitoba, par contre, le réseau a été construit uniquement à Winnipeg. Puis, dans le reste du Manitoba, nous utilisons le réseau de Rogers. En Saskatchewan, SaskTel construit actuellement un réseau de troisième génération grâce auquel, après son lancement, sans doute d'ici la fin de cette année, nos abonnés auront également accès à la Saskatchewan.

Je ne peux pas parler en détail du Manitoba parce que Bell Canada n'a pas de fréquences dans cette province. C'est TELUS qui est installé à Winnipeg, et nous utilisons son réseau là-bas. À l'extérieur de Winnipeg, nous comptons sur le réseau de Rogers pour nos abonnés, et MTS fait ses propres choix.

MTS a été considérée comme un nouveau venu lors des dernières enchères de fréquences, pourtant elle détient déjà une très grande part du marché du sans-fil au Manitoba. Nombre de gens considèrent que Bell, comme vous le faites vous-même à juste titre, est une entreprise de l'Ontario et du Québec à bien des égards. Au Manitoba, la part de marché de MTS est de 20 points supérieures à celle que possède Bell au Québec. Je ne peux commenter ses décisions commerciales; nous n'avons pas de fréquences là-bas.

Le sénateur Plett : Merci. J'aurais préféré que vous fassiez affaire avec MTS plutôt qu'avec Rogers, parce que Rogers ne fait pas grand-chose pour nous au Manitoba, quand nous ne vivons pas à Winnipeg même. Je vous remercie de votre réponse.

Vous avez sorti un dispositif de votre poche au début de l'exposé. J'aimerais que vous nous en parliez un peu, parce que vous avez dit que vous pouviez l'insérer dans votre ordinateur ou faire la même chose avec votre iPhone. J'imagine que si vous le branchez à votre iPhone, vous êtes en fonction téléphone et que si vous le branchez à votre ordinateur, vous passez en mode sans fil. Est-ce bien cela?

M. Bibic : Ce sont deux choses distinctes. Pensez à l'époque des services Internet haute vitesse, il y a cinq ans; un fil passait dans votre maison. Ce fil était relié à votre modem, et le modem était connecté à votre ordinateur. Si vous étiez à Ottawa, vous auriez été abonné au service Sympatico de Bell, qui est maintenant Bell Internet, et vous auriez eu un accès. Avec l'évolution technologique,

you can have Internet access through the wireless network. If you are travelling with your laptop, you can plug a small device into the USB port to automatically synchronize with the wireless network, which provides immediate broadband high-speed service to the laptop computer. For example, if I leave the device in the USB port, I can have service as I travel by train from Ottawa to Montreal. When I was at the Olympic Winter Games in Vancouver, I had access to Internet service. This mobile and portable device provides very high-speed access.

The alternative is a BlackBerry or an iPhone. These devices come equipped to use the wireless network for voice and to surf the Internet. They both use the same network but are different devices.

Senator Plett: They both use the same network.

Mr. Bibic: They use the brand new 3G HSPA wireless network.

Senator Johnson: I will follow up on Senator Plett's last question. What is the cost of the device that you just showed to the committee? Is it comparable to the BlackBerry?

Mr. Bibic: Think of a household that definitely wants or needs Internet access. Typically, there will be a cellphone for voice communication and also Internet access. They pay for an Internet subscription at home of about \$30 to \$70 depending on how much speed and capacity they want, plus they pay for a voice plan on their wireless phone. Those are two separate subscriptions, and they can combine them in a wireless account. They pay \$30 to \$50 per month for their Internet and email access and add one of those devices and have 13,000 emails per month, view 5,000 web pages, download 500 pictures, watch a movie or enjoy live-streaming television. A heavy user of such services will want more capacity, so they can pay up to \$60 or \$65 per month, which is not much more than they would pay as a high user on a traditional Internet service. Mobility is an advantage over the traditional Internet service that remains in the home. In rural areas, people might pay \$5 to \$10 per month more than an urban subscriber would pay for the equivalent, but it is an attractive proposition.

Senator Johnson: You will promote that in the future.

Mr. Bibic: On Senator Fox's question and the \$450 million, 112 communities and 60,000 homes, three years ago, we thought that we would go with the legacy of broadband network that delivers 1.5 megabits per second. In those three years, technology made huge strides. Therefore, we questioned why we would not use this instead so that we can deliver up to 21 megabits per second, depending on the number of people on the network. It is five times faster and people could have mobile voice service with full portability Internet service while travelling from one place to another.

vous pouvez avoir accès à Internet grâce à un réseau sans fil. Si vous vous déplacez avec votre ordinateur portable, vous pouvez insérer un petit dispositif dans le port USB pour vous synchroniser automatiquement avec le réseau sans fil qui vous donne un accès immédiat à un service haute vitesse à large bande par l'entremise de votre ordinateur portable. Avec ce dispositif glissé dans le port USB, par exemple, je peux être en ligne pendant que le train m'amène d'Ottawa à Montréal. Quand j'étais aux Jeux olympiques d'hiver, à Vancouver, j'avais accès au service Internet. Ce dispositif mobile et portable me donne un accès à très haute vitesse.

Le BlackBerry ou le iPhone sont des solutions de rechange. Ces dispositifs sont déjà dotés de ce qu'il faut pour se raccorder au réseau sans fil pour les communications téléphoniques et Internet. Ils utilisent tous les deux le même réseau, mais ce sont des dispositifs distincts.

Le sénateur Plett : Ils utilisent tous deux le même réseau.

M. Bibic : Ils utilisent le tout nouveau réseau sans fil HSPA de troisième génération.

Le sénateur Johnson : Pour faire suite à la question du sénateur Plett, qu'est-ce qu'il en coûte pour le dispositif que vous venez de montrer au comité? Est-ce que cela se compare au BlackBerry?

M. Bibic : Disons qu'un ménage veut vraiment un accès Internet ou en a vraiment besoin. En règle générale, il utilisera un cellulaire pour ses communications téléphoniques mais il aura aussi un accès Internet. Ce ménage paie entre 30 et 70 \$ pour son abonnement à Internet à la maison, selon la vitesse et la capacité qu'il veut, et il paie aussi pour un abonnement au service téléphonique sans fil. Ce sont deux abonnements distincts, et il peut les combiner sur un compte sans fil. Il paie de 30 à 50 \$ par mois pour Internet et le courriel, puis il peut ajouter l'un de ces dispositifs, recevoir 13 000 courriels par mois, consulter 5 000 pages web, télécharger 500 images, regarder un film ou suivre une émission de télévision en direct. Un utilisateur qui fait souvent appel à ces services voudra plus de capacité et il paiera 60 ou 65 \$ par mois, ce qui n'est pas beaucoup plus que le prix du service Internet traditionnel. La mobilité est un avantage relativement au service Internet traditionnel, qui reste à la maison. Dans les régions rurales, les abonnés pourraient payer 5 ou 10 \$ de plus par mois que les clients urbains qui ont un service équivalent, mais cela demeure une solution attrayante.

Le sénateur Johnson : C'est ce que vous allez proposer pour l'avenir.

M. Bibic : Toujours pour donner suite à la question du sénateur Fox concernant ces 450 millions de dollars, ces 112 collectivités et ces 60 000 foyers, nous pensions, il y a trois ans, que nous utiliserions le réseau à large bande qui était déjà en place et qui offrait un débit de 1,5 mégabit par seconde. Au cours des trois dernières années, la technologie a fait d'immenses progrès. Nous nous sommes donc demandé pourquoi nous n'utiliserions pas cette option pour offrir jusqu'à 21 mégabits par seconde, selon le nombre de personnes utilisant le réseau. Cela est cinq fois plus rapide, et les gens peuvent avoir un service de téléphonie mobile avec toute la portabilité du service Internet lorsqu'ils se déplacent d'un point à un autre.

Senator Johnson: What do you call it?

Mr. Bibic: We call the device a Turbo Stick. We have the Bell Turbo Stick, and Rogers has the Rocket Stick.

Senator Johnson: I have seen the Rocket Stick but not the Turbo Stick.

I am from Manitoba. You emphasized, in your presentation, that you have extensive national coverage. Will you compete further in Manitoba in the wireless market in the future?

Mr. Bibic: Yes, we will. The first order of the day is to ensure that our subscribers across the country have voice service and mobile service when they travel in Saskatchewan and Manitoba. That has largely been done through the various arrangements that we have reached in terms of competing. To a broader extent, I am not at liberty to say. The folks who run the operations at Bell Mobility would be in a better position to answer that. I neither have nor would be able to share the details.

Senator Johnson: With respect to the wireless market in Canada, for example, Globalive, through WIND Mobile, is proposing to spend \$1 billion to build a national network. Given the huge investment needed to become a player in the Canadian wireless industry, would allowing an increase in foreign investment, as indicated in the last Speech from the Throne, be a good way to increase the competition in Canada?

Mr. Bibic: I will speak to foreign ownership in a second. First, I will address the issue of increased competition in the Canadian wireless market. The perception is that we need more competition. I struggle with that proposition because it is a very competitive market now. It is wrong to measure competitiveness by the number of players. Let us calculate the number of players: Bell, TELUS, Rogers, and WIND Mobile. Soon we will have Mobilicity, Public Mobile, EastLink and Videotron; therefore, nine in all. If you include the discount brands that Bell, TELUS and Rogers own, add another three or four brands. In all, we will have 13 different brands owned by about six or seven providers. That is huge amount of competition.

In 2009, Bank of America and Merrill Lynch looked at 15 European countries. Only one of those countries had five providers; six of them had four providers; and seven countries had three providers. Given that we have nine providers, is it accurate to say that we do not have enough competition?

On the question of foreign ownership, I will have to hit it at a high level because we will appear in mid-April before the House of Commons Standing Committee on Industry, Science and Technology. We have not formulated our view. We are not against reviewing it, and we are not against the concept of more relaxation. However, a key principle for us is that it needs to be symmetrical. We do not believe that existing providers, such as Bell, who have invested billions of dollars in this country should be put at a disadvantage when it comes to the foreign-ownership pool. If the government wants to relax them, it should apply

Le sénateur Johnson : Comment est-ce que vous appelez cela?

M. Bibic : Nous appelons ce dispositif la clé Turbo. Bell a la clé Turbo, et Rogers a la clé Rocket.

Le sénateur Johnson : J'ai déjà vu la clé Rocket, mais jamais la clé Turbo.

Je viens du Manitoba. Vous avez insisté, pendant votre exposé, sur le fait que vous aviez une vaste couverture nationale. Est-ce que vous allez intensifier votre concurrence sur le marché du sans-fil au Manitoba?

M. Bibic : Oui, nous allons le faire. Notre grande priorité est de veiller à ce que nos abonnés, dans tout le pays, aient accès au service téléphonique et au service mobile lorsqu'ils se déplacent en Saskatchewan et au Manitoba. Cela est déjà fait dans une large mesure grâce à diverses ententes que nous avons conclues en termes de concurrence. Je ne pourrais pas vous en dire plus. Les responsables des opérations chez Bell Mobilité seraient mieux en mesure que moi de vous répondre. Je n'ai pas les détails et si je les connaissais je ne serais pas en mesure de vous les communiquer.

Le sénateur Johnson : Sur le marché du sans-fil au Canada, Globalive, par exemple, propose d'affecter 1 milliard de dollars par l'entremise de WIND Mobile pour établir un réseau national. Compte tenu de l'immense investissement nécessaire pour entrer sur le marché canadien du sans-fil, est-ce que le fait d'autoriser des investissements étrangers plus importants, comme l'indiquait le dernier discours du Trône, stimulerait la concurrence au Canada?

M. Bibic : Je vais parler de propriété étrangère dans un instant, mais je vais d'abord répondre à votre question sur l'intensification de la concurrence sur le marché canadien du sans-fil. Certains croient que nous avons besoin d'une plus forte concurrence. Personnellement, je suis sceptique, car le marché est déjà très concurrentiel. Il est faux de mesurer la concurrence en fonction du nombre d'intervenants. Voyons un peu le nombre d'intervenants : Bell, TELUS, Rogers, WIND Mobile. Bientôt, nous aurons aussi Mobilicity, Public Mobile, EastLink et Vidéotron; cela fait neuf en tout. Si vous comptez aussi les marques à rabais que Bell, TELUS et Rogers possèdent, cela fait trois ou quatre intervenants de plus. En tout, nous avons 13 marques distinctes, qui sont la propriété de six ou sept fournisseurs de services. La concurrence est très forte.

En 2009, Bank of America et Merrill Lynch ont étudié la situation dans 15 pays européens. Seulement un de ces pays comptait cinq fournisseurs; six d'entre eux en avaient quatre; et dans sept pays il n'y avait que trois fournisseurs de services. Comme nous avons déjà neuf fournisseurs, nous pouvons dire que la concurrence est suffisante, ne croyez-vous pas?

Pour ce qui est de la propriété étrangère, j'en parlerai en termes très généraux car nous comparaisons à la mi-avril devant le Comité permanent de l'industrie, des sciences et de la technologie, à la Chambre des communes. Nous n'avons pas encore formulé notre point de vue. Nous ne sommes pas opposés à des modifications ni à un éventuel assouplissement. Toutefois, nous sommes convaincus qu'il faut agir de façon symétrique. Nous ne croyons pas que les fournisseurs actuels, et notamment Bell, qui ont investi des milliards de dollars dans notre pays, devraient être désavantagés face à un bloc de propriété étrangère. Si le

symmetrically to every player, not just to small players versus big players or not just to telecommunications to the exclusion of the broadcasting carriers. We are an integrated carrier and are regulated under Broadcasting Act and Telecommunications Act. If the government were to change the rules on telecom, we would continue to have to follow the rules on broadcasting. We have to sort that out. I do not have a solution; however, in two weeks I might have something more prescriptive to offer to the House of Commons Industry Committee.

Senator Johnson: Things move quickly in your industry.

Senator Martin: I am interested in what you mentioned about rural areas. Senator Fox asked about this, and you spoke about it. I am also a member of the Senate Standing Committee on Social Affairs, Science and Technology. Last week, we talked about post-secondary education and the barriers to access, in particular, in remote areas. You mentioned that you have submitted an application to the CRTC. This might be the answer to the problem that we have been discussing. In 2010, some Canadian students literally cannot access education because long distances are involved and access to technology is unavailable to them.

My first question is about this application. I know you probably cannot talk about details, but what does your timeline look like? If everything goes accordingly, how quickly would you be able to provide service in these rural areas?

Mr. Bibic: We feel passionately about the potential of wireless Internet service and its potential to bring rural communities into the modern economy. For many communities, it is now a reality. In some of these communities, I would guess confidently that six months ago they did not have access to wireless Internet service because this is a brand new network. Many of these communities can take advantage of this and have their students connected to e-learning. Quite apart from this application, for many communities, it is there today. I urge you to look at that.

As for this application specifically, the origins of this program date back to the provision of traditional local phone by incumbent telephone companies. Putting aside wireless, because we are national, on the traditional land-line or home-phone front, Bell Canada operates in Ontario and Quebec; Bell Aliant operates in rural Ontario, rural Quebec and the Atlantic provinces. The money in the deferral account that Bell owed is to be spent in Ontario and Quebec only. TELUS would be similar in British Columbia, where you would be more interested.

gouvernement veut assouplir les règles, il devrait le faire de façon symétrique pour chaque intervenant, pas seulement pour les petits joueurs par opposition aux gros joueurs, ni pour les télécommunications seules, en excluant les entreprises de distribution de radiodiffusion. Nous sommes des entreprises intégrées et nous sommes réglementées aux termes de la Loi sur la radiodiffusion et de la Loi sur les télécommunications. Si le gouvernement modifie les règles applicables aux télécommunications, nous serons encore assujettis aux règles relatives à la radiodiffusion. C'est une situation qu'il nous faut éclaircir. Je n'ai pas de solution à proposer, mais dans deux semaines j'aurai peut-être des options plus claires à présenter au Comité de l'industrie à la Chambre des communes.

Le sénateur Johnson : Les choses évoluent rapidement dans votre industrie.

Le sénateur Martin : J'aimerais revenir à ce que vous avez dit au sujet des régions rurales. Le sénateur Fox a posé la question et vous en avez discuté. Je suis également membre du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie. La semaine dernière, nous y avons traité de l'éducation postsecondaire et des obstacles à l'accès, en particulier dans les régions éloignées. Vous avez dit que vous aviez présenté une demande au CRTC. Cela pourrait constituer la solution du problème que nous examinons. En 2010, il y a encore au Canada des étudiants qui doivent littéralement interrompre leurs études en raison de l'éloignement et des problèmes d'accès à la technologie.

Ma première question concerne cette application. Je sais que vous ne pouvez probablement pas nous fournir de détails, mais à quoi ressemble votre échéancier? Si tout se déroule conformément à vos plans, dans combien de temps est-ce que vous seriez en mesure d'offrir ce service dans les régions rurales?

M. Bibic : Nous sommes parfaitement convaincus que le service Internet sans fil offre d'immenses possibilités et qu'il permettra aux collectivités rurales d'intégrer l'économie moderne. Dans de nombreuses collectivités, c'est déjà chose faite, et dans certaines d'entre elles, je suis persuadé qu'il y a seulement six mois on ne croyait pas pouvoir obtenir un accès au service Internet sans fil parce qu'il s'agit d'un réseau tout nouveau. Nombre de ces collectivités peuvent maintenant en profiter, et leurs étudiants peuvent poursuivre leur éducation à distance. Sans parler de cette application, le service existe aujourd'hui dans de nombreuses collectivités. J'aimerais bien que vous vous penchiez là-dessus.

Quant à cette application particulière, les origines de ce programme remontent à la prestation du service téléphonique traditionnel local par les compagnies de téléphone. Si on laisse le service sans fil de côté, parce que nous sommes un exploitant national dans ce secteur, Bell Canada offre des services téléphoniques filaires ou résidentiels en Ontario et au Québec, tandis que Bell Aliant dessert les régions rurales de l'Ontario et du Québec ainsi que les provinces atlantiques. L'argent du compte de report que Bell possède sera dépensé uniquement en Ontario et au Québec. C'est TELUS qui ferait cela en Colombie-Britannique, ce qui vous concerne sans doute de plus près.

This comes back to what I said to Senator Fox and the passion that we have around this. Offering 112 communities a 1.5-megabit legacy DSL service no longer does much. If we were to build this wireless network there, we can think of the possibilities today, but imagine the possibilities three years from now. There is talk in the wireless industry about moving to the fourth generation — 4G — of wireless, LTE or Long Term Evolution. I believe one of the witnesses from Rogers talked about it. In a few years, we will be at 4G. Those communities for whom we want to build this service will have this service today, but, in three or four years, they will have a path to the next evolution. They will always keep pace with the urban areas. If we sink \$450 million to build a legacy 1.5 megabit-per-second service, those communities would be landlocked or stuck in legacy technology and left behind forever. It is a no-brainer for us. We hope the CRTC agrees. It has potential, but, more generally, it has potential for e-learning definitely.

Senator Martin: I am excited to see the Turbo Stick. It is a solution to reach these remote areas. I know you are in remote areas, but even more remote areas need to be reached. As an educator from British Columbia, I think about education across Canada. I am happy to hear about your commitment to that.

I wonder about the communication with universities and colleges. Last week, we heard someone from a college in Newfoundland talking about the limitations because of technology. Have you been communicating with universities and colleges? Have they seen this technology, and are they aware of the access that could be given to students in these remote areas?

Mr. Bibic: I do not know which universities across the country are our customers, but I will look into that.

Rather than sending our coverage maps to Senator Plett, I will send them to the clerk so that they can be disseminated to the committee, and you will see the extent of our coverage.

Senator Martin: I am a Rogers user, but my husband and daughter are with Bell. I find it frustrating, as a parent, that my daughter's bill can cover quite a range. Recently, we received a big bill. I do not know how much information is disseminated on either discount programs or better programs available to the client or if you do that type of marketing. In the past, we have had to call either as the result of a situation such as that, or every once in a while there is a phone call telling us of a better program. I am sure other users face a similar situation. Our bill is so much higher than someone else's, so we ask, "What are you using?" That type of information to users would be of assistance.

Cela me ramène à ce que je disais au sénateur Fox et à l'intérêt que toutes ces possibilités suscitent chez nous. Il ne sert plus à grand-chose de raccorder 112 collectivités au service DSL de 1,5 mégabit. Par contre, si nous établissons ce réseau sans fil là-bas, savons déjà quelles possibilités il offre aujourd'hui, mais imaginez ce que nous pourrions faire d'ici trois ans. À l'heure actuelle, l'industrie du sans-fil envisage de passer à la quatrième génération — le réseau 4G — des services sans fil de technologie LTE, la technologie dite « long term evolution ». Je crois que l'un des témoins de Rogers en a parlé. Dans quelques années, nous aurons établi le réseau de quatrième génération. Ces collectivités auxquelles nous proposons d'étendre ce service pourront en profiter dès maintenant, mais dans trois ou quatre ans il leur ouvrira la voie vers la prochaine génération. Elles pourront avancer au même rythme que les régions urbaines. Si nous engloutissons 450 millions de dollars pour construire un service de 1,5 mégabit par seconde, ces collectivités seront prisonnières d'une technologie déjà dépassée et elles accuseront toujours un retard. La réponse ne fait aucun doute pour nous. Nous espérons que le CRTC sera d'accord. Cela ouvre des possibilités en général, mais aussi, certainement, des possibilités pour l'apprentissage en ligne.

Le sénateur Martin : Cette clé Turbo m'intéresse beaucoup. C'est une solution pour rejoindre les régions éloignées. Je sais que vous êtes déjà présents dans des régions éloignées, mais cela permettrait d'en rejoindre encore plus. En tant qu'éducatrice de la Colombie-Britannique, je pense à l'éducation dans tout le Canada. Je suis heureuse de vous entendre exprimer votre engagement à cet égard.

Je me demande où en est la communication avec les universités et les collèges. La semaine dernière, un représentant d'un collège de Terre-Neuve est venu nous parler des limites attribuables à la technologie. Est-ce que vous avez communiqué avec les universités et les collèges? Est-ce qu'ils ont vu cette technologie, sont-ils conscients de l'accès que cela pourrait assurer à leurs étudiants en régions éloignées?

M. Bibic : Je ne sais pas quelles universités du pays sont nos clientes, mais je vais vérifier.

Plutôt que d'envoyer nos cartes de couverture au sénateur Plett, je vais les envoyer à la greffière, pour qu'elles soient distribuées à tous les membres du comité et que vous puissiez constater l'étendue de notre couverture.

Le sénateur Martin : Je suis une abonnée de Rogers, mais mon mari et ma fille sont chez Bell. En tant que parent, je suis irritée du fait que la facture de ma fille puisse varier autant. Nous avons reçu une facture très élevée dernièrement. Je ne sais pas si vous diffusez beaucoup d'information au sujet de vos divers forfaits ou des forfaits plus intéressants que vous offrez aux clients, j'ignore si vous faites ce genre de marketing. Par le passé, nous avons dû appeler le fournisseur pour régler des problèmes de ce genre et, à l'occasion, quelqu'un nous a appelés pour nous informer d'un forfait plus intéressant. Je suis certaine que d'autres utilisateurs sont dans la même situation. Lorsque nous constatons que notre facture est tellement plus élevée que celle d'autres personnes, nous nous demandons ce qu'ils utilisent. Ce type d'information serait utile aux utilisateurs.

Mr. Bibic: That is a fair point, and it is well noted. I think education needs to happen on several levels. Further dialogue is needed on the public-policy front. Nothing is more frustrating, as a provider, than to open a paper and read another silly story about how we are behind the most remote country in the world on wireless and broadband when it is not true. Education needs to happen, and much more must be done at the consumer level to talk about the extent of competition and the variety of plans because we have plans that would accommodate your daughter's usage; I am sure of it. We have family plans and plans that focus on who you call. Text messaging is a huge deal, so we have plans to ensure that that is unlimited. Plans can be confusing for parents and for children; we need to do more there. We are getting better, and we are still working on it.

Senator Johnson: I read recently that your average young Canadian between 10 years of age and 20 years of age spends seven hours a day on television, phones or computers. Is that true?

Mr. Bibic: Polls and recent studies have been done on that; it is a substantial amount of time. The younger generation splits its time between three screens: traditional television, which we are accustomed to; their laptop; and their mobile device. If you think back to the Vancouver Olympic Winter Games, we were the prime telecom sponsor, so you saw many Bell advertisements. A predominant theme of the ads was three-screen viewing; namely, watch the Olympic Games on whatever screen you are in front of, be it television, laptop or mobile. The business strategy is completely about making it convenient for the customer and ensuring that they have content on whichever device they happen to have in front of them. Young people, more than anyone else, are totally into that.

Senator Cochrane: This gadget that you talked about that plugs into your laptop, is that mostly used for mobility?

Mr. Bibic: It is used for Internet access. You could actually plug it into your desktop at home. It is used for Internet access, but it is fantastic because it is mobile. You just walk, and it gives you continuous Internet access.

Senator Cochrane: What about accessibility for education, such as Senator Martin was alluding to; would that be effective? Education systems mostly use traditional Internet.

Mr. Bibic: This is traditional Internet; it is simply delivered over the air waves to you rather than through a wire that is buried in the ground or snaking along a telephone pole.

M. Bibic : Votre question est légitime, et j'en prends bonne note. Je crois qu'il faut éduquer le client à divers niveaux. Il faut débattre plus ouvertement de politique publique. Il n'y a rien de plus frustrant, pour nous, les fournisseurs de services, que d'ouvrir un journal et de lire encore un article sans fondement qui soutient que nous accusons un net retard relativement à un des pays les plus isolés au monde dans le domaine du sans-fil et de la large bande. C'est tout à fait faux. Il faut diffuser l'information et il faut intervenir beaucoup plus activement auprès du consommateur pour expliquer l'intensité de la concurrence et la diversité des forfaits, car nous avons des forfaits qui pourraient mieux répondre aux besoins de votre fille; j'en suis convaincu. Nous avons des forfaits familiaux, des forfaits définis en fonction des personnes que vous appelez. La fonction messages textes est très importante, alors nous avons des forfaits qui garantissent un usage illimité. Les forfaits sont parfois difficiles à comprendre, tant pour les parents que pour les enfants; nous devons faire plus à ce chapitre. Nous nous améliorons et nous cherchons à faire mieux encore.

Le sénateur Johnson : J'ai lu dernièrement que les jeunes Canadiens qui ont entre 10 et 20 ans consacrent en moyenne environ sept heures par jour à la télévision, au téléphone et à l'ordinateur. Est-ce que c'est vrai?

M. Bibic : Selon des études et des sondages récents, il s'agit d'une quantité de temps considérable. La jeune génération divise son temps entre trois écrans : la télévision traditionnelle, et nous en avons l'habitude; l'ordinateur portable; le dispositif mobile. Pensez un peu aux Jeux olympiques d'hiver de Vancouver, nous étions le principal commanditaire des télécommunications, alors vous avez vu de nombreuses publicités de Bell. Un des grands thèmes de nos publicités était la diffusion sur trois écrans, c'est-à-dire la possibilité de regarder les Jeux olympiques sur l'écran qui se trouve devant vous à ce moment, que ce soit la télévision, l'ordinateur portable ou le téléphone mobile. La stratégie commerciale est complètement axée sur l'offre de ces possibilités au client pour veiller à ce que celui-ci puisse regarder le contenu sur le dispositif qu'il a sous les yeux. Les jeunes, plus que quiconque, le comprennent parfaitement.

Le sénateur Cochrane : Ce gadget dont vous avez parlé, qui se branche dans votre ordinateur portable, est-ce que cela sert surtout à la mobilité?

M. Bibic : Il sert à l'accès Internet. Vous pouvez aussi le brancher dans votre ordinateur de bureau, à la maison. Il est utilisé pour l'accès Internet, mais c'est fantastique parce qu'il est mobile. Vous pouvez vous déplacer et vous avez un accès Internet continu.

Le sénateur Cochrane : Qu'est-ce que cela signifie pour l'accessibilité de l'éducation, comme le mentionnait le sénateur Martin; est-ce que ce dispositif serait efficace? Les systèmes d'éducation utilisent surtout l'Internet traditionnel.

M. Bibic : C'est l'Internet traditionnel, mais on le capte simplement sur les ondes conventionnelles plutôt qu'au moyen d'un fil enterré dans le sol ou qui grimpe le long d'un poteau de téléphone.

Senator Cochrane: We best receive some education out on that.

Mr. Bibic: There were iterations of this product on our old network. This is the newest iteration on the new network, so we like to tout it. It has high levels of speed and is particularly robust. This particular stick was launched in November 2009. It is brand new.

The Deputy Chair: What is the cost of the stick?

Mr. Bibic: A small device cost applies. Bell has various plans. If you want to have total flexibility, you can buy a flexible plan.

For \$35, the basic price, you get a certain amount of usage: 13,000 emails or four hours of video streaming. If next month I happen to spend more time on the gadget and watch 12 hours of video and overshoot my capacity, then automatically the plan brings me to the next bucket, so that month I would pay \$45. The following month, if I am back to my regular usage, the price goes back down to \$35. It is flexible. If you know you will use this much every single month, you buy a fixed plan and pay \$30 a month or \$40 a month, or \$65 a month or \$85 a month if you are a big user. If you buy a contract, the device is zero — for the record, it is free.

Senator MacDonald: On price and competition, you mentioned it is a competitive field. When you spoke earlier about price and the cost of using cellphones, you mentioned the G8 and G20 and things of this nature. I relate it to when I look at my phone bill. I use Bell at work and TELUS at home. Trying to keep cellphone bills consistent is similar to playing Whac-a-Mole: You call the company up and fix a problem, and something else sticks its head up. I am talking about the consumer. If competition is not the way to keep the price down for consumers, what is the way? To me, competition is the only way to keep prices down.

Mr. Bibic: We welcome competition. We have substantial competition, and our prices are competitive. Of course, differences in prices between different providers in different countries exists; just note that these standings do not compare apples to apples.

Let us also not forget a point I made earlier to the chair's first question. In Canada, we have massive geography and land mass and a very small population. Regardless of where you are in Canada or the U.S., you have to build a cell site. You erect a tower, put on an antenna, and it covers a certain geography. It costs the same amount to build a cell site here as it does in the United States, by and large. To say that it costs \$1 million is not far off. In the United States, for that \$1-million expense and that cell site, the population density is massive compared to the population density that we have in Canada for that same cost. On a unit-cost basis, it is different operating here than in the United States. Basic economics would dictate that there be a difference in

Le sénateur Cochrane : Il nous faudrait un peu d'information à ce sujet.

M. Bibic : Il y avait déjà des précurseurs de ce produit dans notre ancien réseau. Ceci est la nouvelle version de ce produit sur le nouveau réseau, et nous aimons bien la faire valoir. Elle offre de grandes vitesses et elle est très robuste. Cette clé, en particulier, a été lancée en novembre 2009. Elle est toute récente.

Le vice-président : Quel est le coût de cette clé?

M. Bibic : Le dispositif n'est pas dispendieux. Bell offre divers forfaits. Si vous voulez une souplesse totale, il existe un forfait qui répond à vos besoins.

Pour 35 \$, le prix de base, vous avez droit à une certaine utilisation : 13 000 courriels ou 4 heures de vidéo. Si, le mois prochain, vous consacrez plus de temps à ce gadget et que vous regardez 12 heures de vidéo et dépassez la capacité prévue, alors le forfait vous mène automatiquement au niveau suivant, et pour ce mois vous paierez 45 \$. Le mois suivant, si vous revenez à votre utilisation régulière, le prix est ramené à 35 \$. Tout cela est souple. Si vous savez que vous allez utiliser un certain volume de services chaque mois, vous achetez un forfait plus rigide et vous payez 30 ou 40 \$ par mois, ou 65 ou 85 \$, si vous êtes un utilisateur intensif. Si vous signez un contrat, le dispositif ne vous coûte rien — pour le compte rendu, je précise qu'il est gratuit.

Le sénateur MacDonald : Au sujet des prix et de la compétition, vous avez dit que le secteur était très compétitif. Lorsque vous avez parlé précédemment des prix et du coût des téléphones cellulaires, vous avez mentionné les pays du G8 et du G20, des choses de ce genre. Prenons l'exemple de ma facture de téléphone. J'utilise Bell au travail et TELUS à la maison. Si l'on veut que les factures de téléphone cellulaire soient relativement uniformes, c'est perdu d'avance. Vous appelez la compagnie pour régler un problème, et quelque chose d'autre survient. Je parle du consommateur. Si la compétition n'est pas la solution pour maintenir des prix abordables pour les consommateurs, qu'est-ce qu'il faut faire? À mes yeux, la compétition est la seule façon de réduire les prix.

M. Bibic : Nous sommes toujours heureux de voir arriver de nouveaux compétiteurs. Notre compétition est importante, et nos prix sont compétitifs. Évidemment, il y a des différences de prix entre divers fournisseurs dans différents pays; il faut simplement reconnaître qu'alors vous comparez des pommes et des oranges.

Il ne faut pas oublier non plus l'argument que j'ai présenté en réponse à la première question du président. Au Canada, nous avons un immense territoire, une importante masse terrestre et une population très modeste. Où que vous soyez au Canada ou aux États-Unis, vous devez établir une station de base. Vous érigez un pylône, vous installez une antenne, et cette antenne couvre une certaine superficie. Il vous en coûtera à peu près autant de construire une station de base ici qu'aux États-Unis. Vous n'êtes pas loin du compte si vous affirmez que cela coûte 1 million de dollars. Aux États-Unis, cet investissement de 1 million de dollars, cette station de base, vous donne accès à une très forte densité de population si on la compare à la densité

price. Nevertheless, despite the economics of it, our prices compare favourably to those in the United States. That is what we tried to show on slide 8.

Are customers frustrated? Absolutely, they are. Partly, it refers back to the question about education and making things simpler. For example, many people were frustrated over the years about the system access fee, which is the extra charge on top of your basic price on your wireless plan. With more competition and with the desire to be simpler for our customers and to keep them happy, that system access fee has melted away, and now we have one price. Things are simpler now, but work still needs to be done there; I acknowledge that.

Senator Fox: Four new licensees are in the system now, which I assume will bring more competition. In light of that, what is your view on the Intven-Wilson approach to more competition by allowing foreign companies in?

Mr. Bibic: The Intven-Wilson model, the one from the Telecommunications Policy Review Panel, and then the Wilson Competition Policy Review Panel, advocated a model that said that if you have 10-per-cent or less national market share, then no foreign-ownership rules apply to you, and if you have more than 10-per-cent national market share, then the rules do apply. That is asymmetrical, and it would put us at a competitive disadvantage with respect to such things as cost of capital. Why should a small player have more or easier access to foreign capital than a Rogers or a Bell or a TELUS? I do not think that is what we should want from a public-policy perspective, given the extent of the investments.

Apart from that point, which is both philosophical and practical in the business world, many things need to be sorted out with that model. What does "national market share" mean? An MTS Allstream would have less than 10-per-cent national market share, yet it is the dominant incumbent in Manitoba. Why should a company such as MTS have easier access to capital or an opportunity to be acquired by a foreign player, and then compete against us from coast to coast? These are the things that we have to sort out because they do compete against us.

Senator Fox: Was there not a flaw in the model in the sense that any new entrant would, by definition, have less than 10 per cent market share? AT&T could come in, and, they would have less than 10-per-cent market share on the first day, and, therefore, they would somehow qualify for that.

Mr. Bibic: That is another issue. Automatically, they would qualify. It is not as though the model foresees a company growing to above 10 per cent and then having rules applied to it because you

de population que nous rejoignons au Canada pour le même coût. Par unité de coût, la situation n'est pas la même chose ici et aux États-Unis. La théorie économique fondamentale veut qu'il existe une différence de prix. Quoi qu'il en soit, malgré les principes économiques, nos prix se comparent très bien à ceux pratiqués aux États-Unis. C'est ce que nous avons essayé d'expliquer sur la diapositive 8.

Est-ce que les clients sont frustrés? Certainement. Cela nous ramène entre autres à la nécessité d'informer le client et de simplifier les choses. Par exemple, bien des gens ont été irrités, au fil des ans, par les frais d'accès au système, ces frais supplémentaires qui s'ajoutent à votre forfait de base pour le service sans fil. Avec l'augmentation de la concurrence et la volonté de simplifier les choses pour nos clients et de leur donner satisfaction, ces frais d'accès au système ont disparu et nous avons maintenant un prix unique. Les choses sont plus simples, mais il reste du travail à faire dans ce domaine, je le reconnais.

Le sénateur Fox : Quatre nouveaux titulaires de licences viennent de s'intégrer au système, et j'imagine qu'ils vont intensifier la concurrence. Dans ce contexte, qu'est-ce que vous pensez de l'approche Intven-Wilson, qui stimule la compétition en autorisant l'entrée d'un plus grand nombre de compagnies étrangères?

M. Bibic : Le modèle Intven-Wilson, celui du Groupe d'étude sur le cadre réglementaire des télécommunications et du Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence présidé par M. Wilson, préconise une solution voulant que si votre part du marché national est de 10 p. 100 ou moins, aucune des règles relatives à la propriété étrangère ne s'applique à vous, mais si vous possédez plus de 10 p. 100, les règles s'appliquent. Cette approche est asymétrique et mine la compétitivité, notamment en raison des coûts d'immobilisation. Pourquoi un petit exploitant aurait-il plus facilement accès au capital étranger que Rogers, Bell ou TELUS, par exemple? Selon moi, cela n'est pas la solution que nous souhaitons en termes de politique publique, compte tenu de l'ampleur des investissements.

Indépendamment de cet élément, qui est à la fois philosophique et concret dans le monde des affaires, le modèle soulève de nombreux points d'interrogation. Qu'est-ce que l'on entend par l'expression « part du marché national »? MTS Allstream possède moins de 10 p. 100 du marché national, mais c'est un exploitant de taille au Manitoba. Pourquoi une entreprise comme MTS aurait-elle plus facilement accès au capital ou de meilleures possibilités d'être rachetée par des intérêts étrangers pour ensuite revenir nous faire concurrence d'un océan à l'autre? Ce sont là des questions que nous devons régler, parce que ces entreprises nous font effectivement concurrence.

Le sénateur Fox : Est-ce qu'il n'y a pas une faille dans le modèle, puisque tout nouveau venu deviendrait, par définition, moins de 10 p. 100 du marché? AT&T pourrait débarquer et comme elle aurait moins de 10 p. 100 du marché le premier jour elle serait admissible.

M. Bibic : C'est une autre question. Ces entreprises seraient automatiquement admissibles. Le modèle ne prévoit pas qu'une entreprise finira par posséder plus de 10 p. 100 et que les règles

cannot do that either. We are not in favour of that model. Better models exist that we can consider if the government wants to move toward more relaxation of foreign-ownership rules in telecom.

From a public-policy perspective, what it is that we want to accomplish? We need to hammer that down too. Is it more innovation? Is it more investment? We have a large amount of investment. Is it more competitive? We will have nine providers. Let us figure out the objective, and then we can figure out the best model, recognizing that we should not be putting at a disadvantage the companies that are making huge bets in Canada.

Senator Plett: I want to go back to your Turbo Stick again. I have to be in an area where Bell is a provider in order for me to use that. Is that correct?

Mr. Bibic: Yes, but that is 93 per cent of the population.

Senator Plett: However, not 93 per cent of the country.

Mr. Bibic: You will be impressed when you see the map.

Senator Plett: Hopefully. You also said that in Manitoba you are linked up with Rogers. Is that correct?

Mr. Bibic: If you are in Manitoba, in Winnipeg, this will happen to work on the jointly built Bell-TELUS network. If you are outside of Winnipeg, it will still work.

Senator Plett: How far outside of Winnipeg?

Mr. Bibic: However far the Rogers network extends.

Senator Plett: I am asking because my cellphone is with Bell. I went with Bell as opposed to Rogers because that was the option we had in the Senate. We could either take a Rogers account or a Bell account. I took Bell because I was under the impression that Bell works in the same areas that MTS works, but not Rogers, and now I am hearing something entirely different. However, my coverage on this cellphone is much better in Manitoba than if I was on Rogers. Why is that?

Mr. Bibic: Which cellphone do you have? We have two networks. I think you have the new one.

Senator Plett: It was new, whatever they called it at the time. I do not know what it is called.

Mr. Bibic: I will get you a specific answer to that. I will speak to the coverage folks, the technology folks in Bell Mobility, and I will get you an answer on how far coverage extends for you on that device in Manitoba. I know you are asking for outside of Winnipeg, but I have the map for Winnipeg. The coverage is really extensive.

Senator Plett: Would the coverage on this device be the same as on the Turbo Stick? Should the coverage be the same as it is on the Turbo Stick?

doivent donc s'y appliquer, car il est impossible de procéder de la sorte. Nous n'appuyons pas ce modèle. Il en existe de plus intéressants que nous pouvons envisager si le gouvernement veut relâcher plus encore les règles régissant la propriété étrangère pour les entreprises de télécommunications.

En termes de politique publique, quel est notre but? Il faut le préciser. Est-ce que nous pensons à stimuler l'innovation? Est-ce que nous voulons accroître les investissements? Nous avons beaucoup d'investissements. Est-ce la compétitivité? Nous aurons neuf exploitants. Nous devons d'abord définir l'objectif, puis nous pourrions déterminer le modèle le plus indiqué, compte tenu du fait que nous ne devrions pas désavantager les entreprises qui prennent d'énormes risques au Canada.

Le sénateur Plett : Permettez-moi de revenir à votre clé Turbo. Je dois me trouver dans une zone desservie par Bell pour pouvoir l'utiliser. C'est bien cela?

M. Bibic : Oui, mais c'est le cas de 93 p. 100 de la population.

Le sénateur Plett : Peut-être, mais pas de 93 p. 100 du territoire.

M. Bibic : Vous serez étonné lorsque vous verrez la carte.

Le sénateur Plett : Je l'espère. Vous avez également dit qu'au Manitoba, vous vous êtes alliés à Rogers. C'est exact?

M. Bibic : Si vous êtes au Manitoba, à Winnipeg, le dispositif fonctionnera sur le réseau établi en collaboration par Bell et TELUS. Si vous êtes à l'extérieur de Winnipeg, cela fonctionnera quand même.

Le sénateur Plett : Jusqu'à quelle distance de Winnipeg?

M. Bibic : Aussi loin que s'étend le réseau de Rogers.

Le sénateur Plett : Je pose la question, parce que mon téléphone cellulaire est un appareil de Bell. J'ai choisi Bell plutôt que Rogers, parce que c'était l'une des options que l'on nous offrait, au Sénat. Nous pouvions choisir un compte Rogers ou un compte Bell. J'ai choisi Bell parce que j'avais l'impression que Bell fonctionnait dans les mêmes régions que MTS, contrairement à Rogers, et maintenant on me dit que tel n'est pas le cas. Pourtant, ma couverture avec ce téléphone cellulaire est bien meilleure au Manitoba que si j'avais choisi Rogers. Est-ce que vous pouvez me l'expliquer?

M. Bibic : Quel téléphone cellulaire avez-vous? Nous avons deux réseaux. Je pense que vous avez le nouveau.

Le sénateur Plett : C'était nouveau, je ne me souviens pas du nom qu'on lui donnait à l'époque. J'ignore le nom qu'on lui donne.

M. Bibic : Je vais vous trouver une réponse précise à ce sujet. Je vais parler aux responsables de la couverture, aux responsables de la technologie, chez Bell Mobilité, et je vais vous fournir une réponse au sujet de l'étendue de la couverture de ce dispositif au Manitoba. Je sais que vous posez la question pour l'extérieur de Winnipeg, mais j'ai la carte pour Winnipeg. La couverture est vraiment très vaste.

Le sénateur Plett : Est-ce que ce dispositif a la même couverture que la clé Turbo? Est-ce qu'elle devrait être identique à celle de la clé Turbo?

Mr. Bibic: We have two technologies. We have the new technology, and the coverage on that is the same as the coverage you have on the device you are holding in your hand. Then we have our legacy network — the network we have been using for years — which is still rather good, by the way. It has very good coverage as well, and you have a similar device that would work in the same areas as the new technology. I think Mr. Henry has an older BlackBerry that works on the other area.

It is like for like. On the old network, we have a Turbo Stick for you, and if you are on the new one, we have one for that, too.

Mr. Krause: On the EVDO — evolution data optimized — network, we have the broader coverage in Manitoba. It is only our HSPA+ network — a brand new network — that we have to roam on Rogers right now.

Senator Plett: When the meeting is over, we will chat more. I know Senator Mercer is waiting for me to bring up my cottage at Buffalo Point, so I will do that. That is the real motive.

I have a cottage near the American border. I do have wireless out there because we put up a satellite dish. I have decent cellular coverage because I am roaming out of the United States, so this device will not do me any good there.

Mr. Bibic: I will find out the status of Buffalo Point and get back to you.

Senator Plett: If you can give me any coverage at Buffalo Point, you will have a friend for life.

Senator Johnson: I would like to change the tone for a minute. Of course, I know Gimli, Manitoba is covered.

Mr. Bibic, could you tell us what you think of the CRTC; is it and the decisions it is making in tune with the future of our digital economy?

Mr. Bibic: That is a broad question.

Senator Johnson: Perhaps you could focus on the recent. Many people feel the CRTC has served a wonderful purpose for the last 45 years. However, is it wasting a too much time that should be spent worrying more about the digital economy? With respect to what we are trying to figure out in our study as to what government can do, is the CRTC an asset to what we are doing in the world of digital economy now?

Mr. Bibic: I know that Minister Clement and the Industry Canada officials are working on developing a digital-economy strategy, which was one of the planks in the Speech from the Throne. That is a great idea; we are looking forward to participating with the minister and officials on providing our views on the digital economy.

M. Bibic : Nous avons deux technologies. La nouvelle technologie offre la même couverture que celle que vous assure le dispositif que vous avez à la main. Nous avons aussi notre ancien réseau — celui que nous utilisons depuis des années —, et il est encore très performant, je le précise. Il offre lui aussi une très bonne couverture, et il existe un dispositif similaire qui fonctionne dans les mêmes zones que celles couvertes par la nouvelle technologie. Je pense que M. Henry possède un BlackBerry un peu moins récent qui fonctionne dans cet autre réseau.

C'est du pareil au même. Dans l'ancien réseau, nous avons une clé Turbo pour vous, et si vous êtes dans le nouveau, nous avons également ce qu'il vous faut.

M. Krause : Dans le réseau EVDO — pour evolution data optimized —, nous avons la plus vaste couverture au Manitoba. C'est uniquement pour notre service HSPA+ — un service tout nouveau — que nous devons utiliser le réseau de Rogers à l'heure actuelle.

Le sénateur Plett : Après la réunion, nous poursuivrons cette petite discussion. Je sais que le sénateur Mercer attend avec impatience que je puisse me raccorder à mon chalet de Buffalo Point, alors je vais le faire. C'est là ma motivation profonde.

J'ai un chalet près de la frontière américaine. J'ai le service sans fil là-bas parce que nous avons installé une antenne parabolique. Je suis assez bien couvert par le service de téléphone cellulaire parce que j'utilise le service mobile aux États-Unis, alors ce dispositif ne me servira à rien là-bas.

M. Bibic : Je vais vérifier ce qu'il en est pour Buffalo Point et je communiquerai avec vous.

Le sénateur Plett : Si vous pouvez me donner du service à Buffalo Point, je vous en serai éternellement reconnaissant.

Le sénateur Johnson : J'aimerais revenir un instant à un sujet plus sérieux. Je sais évidemment que Gimli, au Manitoba, est couvert.

Monsieur Bibic, est-ce que vous pouvez nous dire ce que vous pensez du CRTC? Est-ce que l'organisation et les décisions qu'elle prend sont adaptées à l'avenir de notre économie numérique?

M. Bibic : Voilà une bien vaste question.

Le sénateur Johnson : Vous pourriez peut-être nous parler surtout du passé récent. Bien des gens croient que le CRTC nous a très bien servis au cours des 45 dernières années. Toutefois, il ne s'intéresse peut-être pas suffisamment à l'économie numérique? Dans le contexte de ce que nous tentons de déterminer dans notre étude sur ce que le gouvernement peut faire, est-ce que le CRTC contribue à ce que nous cherchons à faire dans le domaine de l'économie numérique à l'heure actuelle?

M. Bibic : Je sais que le ministre Clement et les fonctionnaires d'Industrie Canada élaborent actuellement une stratégie en matière d'économie numérique, c'était l'un des éléments marquants du discours du Trône. C'est une excellente idée; nous sommes impatients de collaborer aux travaux du ministre et des fonctionnaires pour exposer nos points de vue sur l'économie numérique.

On the digital economy, specifically, I can give you our perspective. It is what we were trying to convey in the opening statement. You cannot have a digital economy without advanced broadband networks. They are the foundation. Without a network, you do not have a digital economy.

Let us ensure that the building blocks are in place to encourage us to invest. If you create an environment that will encourage us to invest, we will invest. By investing, we will be at the top of the heap in broadband networks, and the digital economy will spin from there.

That is our broad position. Now let us talk about the CRTC. I focused in on wholesale access, and Senator Fox asked me about that. The rules the CRTC may put in place are rooted in regulatory history. It used to be that Bell Canada was the monopoly telephone provider. When the public-policy decision was made to open up home phone to competition, it was recognized that people could not be expected to start laying copper in the ground all over the country and have competing networks. Therefore, access was given to our networks. That is fine. I will not debate that anymore because it has a certain logic to it.

However, by 2005, technology advanced and cable networks, which only delivered cable TV for decades, suddenly vaulted to the point where they could deliver home phone. Without any regulatory interference, despite the regulatory rules — in other words, it had nothing to do with the CRTC — technology allowed cable companies to come in and compete with us on the home phone. Competitors do not need access to our networks to compete with us. By the way, the cable companies have a larger national market share in Internet than the telephone companies do.

We have evolved beyond that and are talking about fibre-optic networks now. We are no better advantaged than anyone else in terms of laying fibre. If you want to compete, lay fibre. When a new development is being put up in any neighbourhood across the country, and the roads are being built and the trenches are being dug, lay your fibre if you want to compete. Why should anyone be able to sit back and wait for Bell or TELUS to do it all and then say, “I want access”? It is these rules rooted in a historical mindset that impede progress.

Is the CRTC helpful? In that respect, it is completely unhelpful. On the other hand, the CRTC does try to look forward, and it is doing some studies and has issued reports that try to position where we will be. The CRTC has been a strong proponent of having the government develop a digital-economy strategy. Therefore, it is trying to think in these terms.

Au sujet de l'économie numérique proprement dite, je peux vous expliquer ce que nous en pensons. C'est ce que nous essayons de faire comprendre dans notre déclaration préliminaire. Vous ne pouvez pas avoir d'économie numérique sans réseau perfectionné à large bande. Ces réseaux en sont la base. Sans eux, vous n'avez pas d'économie numérique.

Mettons en place les éléments nécessaires pour nous encourager à investir. Si vous créez un environnement qui nous encourage à investir, nous allons investir. Et si nous investissons, nous serons à la fine pointe des réseaux à large bande, et l'économie numérique pourra prendre son essor.

C'est notre position, dans les grandes lignes. Parlons maintenant du CRTC. J'ai insisté sur l'accès de gros, et le sénateur Fox m'a interrogé à ce sujet. Les règles que le CRTC pourrait instaurer s'appuient sur la réglementation passée. Autrefois, Bell Canada avait le monopole du service téléphonique. Lorsque la décision de politique publique a été prise d'ouvrir le marché de la téléphonie résidentielle à la concurrence, il était entendu qu'on ne pouvait pas s'attendre à ce que les compagnies continuent de poser des fils de cuivre dans tout le pays pour construire des réseaux concurrents. On a donc décrété qu'il fallait accorder l'accès à nos réseaux. C'est très bien. Je ne vais pas m'entendre là-dessus, car cette décision respecte une certaine logique.

En 2005, toutefois, la technologie avait à ce point progressé que les réseaux câblés, qui depuis des décennies servaient uniquement à la distribution de la télévision par câble, sont soudainement devenus des vecteurs de téléphonie résidentielle. Sans aucune intervention de l'organisme de réglementation, malgré les règles établies — c'est-à-dire que le CRTC n'y était pour rien —, la technologie a permis aux entreprises de câblodistribution d'entrer sur le marché et de nous faire concurrence dans le secteur de la téléphonie résidentielle. Ces concurrents n'ont pas besoin de nos réseaux pour nous faire compétition. Je précise d'ailleurs que les câblodistributeurs détiennent une plus large part du marché national de l'Internet que les compagnies de téléphone.

Nous sommes passés à une autre étape et nous parlons maintenant de réseaux de fibre optique. Nous n'avons pas d'avantage sur qui que ce soit lorsqu'il s'agit de poser de la fibre optique. Si vous voulez soutenir la concurrence, utilisez la fibre optique. Lorsqu'un nouveau lotissement est en construction quelque part au pays, lorsqu'on construit les routes et qu'on creuse les fossés, c'est le moment de poser la fibre optique pour rester dans la course. Pourquoi une entreprise devrait-elle pouvoir attendre simplement que Bell ou TELUS fassent tout le travail pour ensuite exiger l'accès au réseau? Ce sont ces règles, issues d'une mentalité aujourd'hui dépassée, qui entravent le progrès.

Est-ce que le CRTC est utile? À cet égard, il n'est d'aucune utilité. Par contre, l'organisme s'efforce de se tourner vers l'avenir. Il réalise certaines études et il a publié des rapports qui cherchent à déterminer ce que l'avenir nous réserve. Le CRTC a exercé des pressions pour que le gouvernement définisse une stratégie en matière d'économie numérique. Il essaie donc de réfléchir en ces termes.

However, when it gets down to specific rules, more often than not, I find the CRTC is rooted in regulatory history. The answer to your question is not an easy one.

Senator Johnson: Of course not. However, for our study purposes, it is important to the future of the company. This is an institution that, like many, has to evolve or perish.

The Deputy Chair: Are there any other questions?

Senator Mercer: I have a comment. Senator Johnson wants a report on Gimli, Senator Cochrane wants one on Port au Port, Newfoundland, and I would like one on Mount Uniacke, Nova Scotia. It would be great if you could find out where we all live and give us a detailed report on our own locations.

The Deputy Chair: On behalf of the committee, I would like to thank you for having taken the time to come down this morning. Your presentation was enlightening and your answers to some pointed questions were in-depth and very much appreciated. Thank you for coming here.

Mr. Bibic: Thank you for your time.

(The committee continued in camera.)

Toutefois, lorsqu'il est question de règles précises, force est de constater qu'en règle générale, le CRTC est ancré dans son passé d'organisme de réglementation. Il n'est pas facile de répondre à votre question.

Le sénateur Johnson : Évidemment pas. Toutefois, aux fins de notre étude, cette question est importante pour l'avenir de l'organisation. C'est une institution qui, comme bien d'autres, doit évoluer ou disparaître.

Le vice-président : Avez-vous d'autres questions?

Le sénateur Mercer : J'ai un commentaire à faire. Le sénateur Johnson veut un rapport sur Gimli, le sénateur Cochrane en réclame un pour Port-au-Port, à Terre-Neuve, et j'exige qu'on en produise un pour Mount Uniacke, en Nouvelle-Écosse. L'idéal, ce serait que vous déterminiez où nous habitons tous, pour produire un rapport détaillé sur tous nos lieux de résidence.

Le vice-président : Au nom des membres du comité, je tiens à vous remercier d'être venus ce matin. Vous nous avez présenté un exposé fort intéressant et vous avez répondu en détail à certaines questions très pointues. Nous vous en sommes reconnaissants. Merci encore.

M. Bibic : Merci de votre attention.

(La séance se poursuit à huis clos.)



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,

retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, March 30, 2010

Bell Canada:

Mirko Bibic, Senior Vice-President, Regulatory and Government
Affairs;

David Krause, Director, Economic Analyst.

Bell Aliant:

Denis E. Henry, Vice-President, Regulatory and Government
Affairs and Chief of Privacy.

TÉMOINS

Le mardi 30 mars 2010

Bell Canada :

Mirko Bibic, premier vice-président, Affaires réglementaires
et gouvernementales;

David Krause, directeur, Analyse économique.

Bell Aliant :

Denis E. Henry, vice-président, Réglementation et affaires
gouvernementales et chef de la protection des renseignements
personnels.



Available from:

PWGSC – Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

Also available on the Internet: <http://www.parl.gc.ca>

Disponible auprès des:

TPGSC – Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

Aussi disponible sur internet: <http://www.parl.gc.ca>



Third Session
Fortieth Parliament, 2010

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, April 14, 2010 (in camera)
Wednesday, April 28, 2010
Wednesday, May 5, 2010 (in camera)

Issue No. 2

Second, third and fourth meetings on:

The emerging issues related to its communications
mandate — wireless sector

WITNESSES:
(See back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

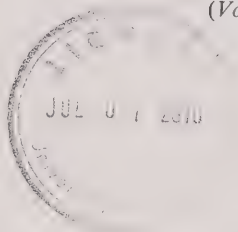
Le mercredi 14 avril 2010 (à huis clos)
Le mercredi 28 avril 2010
Le mercredi 5 mai 2010 (à huis clos)

Fascicule n° 2

Deuxième, troisième et quatrième réunions concernant :

Les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine
des communications — le secteur du sans-fil

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Zimmer replaced the Honourable Senator Banks (*April 29, 2010*).

The Honourable Senator Fox, P.C., replaced the Honourable Senator Moore (*April 29, 2010*).

The Honourable Senator Moore replaced the Honourable Senator Fox, P.C. (*April 28, 2010*).

The Honourable Senator Banks replaced the Honourable Senator Zimmer (*April 27, 2010*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Carignan (*April 15, 2010*).

The Honourable Senator Carignan replaced the Honourable Senator Housakos (*April 14, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Zimmer a remplacé l'honorable sénateur Banks (*le 29 avril 2010*).

L'honorable sénateur Fox, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Moore (*le 29 avril 2010*).

L'honorable sénateur Moore a remplacé l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 28 avril 2010*).

L'honorable sénateur Banks a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 27 avril 2010*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Carignan (*le 15 avril 2010*).

L'honorable sénateur Carignan a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 14 avril 2010*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 14, 2010

(3)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met in camera this day at 6:47 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Carignan, Dawson, Fox, P.C., Frum, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Plett and Zimmer (10).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communication Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda.

It was agreed:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure would approve the outline of the report and provide drafting instructions to the analyst in preparation of the final report.

At 7:48 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 28, 2010

(4)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:46 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Moore and Plett (11).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 14 avril 2010

(3)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 18 h 47, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Carignan, Dawson, Fox, C.P., Frum, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Plett et Zimmer (10).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur du sans-fil. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour.

Il est convenu :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure approuve les grandes lignes du rapport et fournisse à l'analyste des instructions pour la rédaction du rapport final.

À 19 h 48, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 28 avril 2010

(4)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 46, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Banks, Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Moore et Plett (11).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

Information Technology Association of Canada:

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer;

Brendan Glauser, Manager, Communications.

The chair made a statement.

Mr. Courtois made a presentation and answered questions.

At 7:44 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 5, 2010

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met in camera this day at 6:45 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Merchant and Mercer (10).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda (future business).

It was agreed:

That the chair be authorized to seek the authority of the Senate for an order of reference on the subject of the airline industry and that the final wording of the order of reference be approved by the Subcommittee on Agenda and Procedure based on comments of members made today.

At 7:23 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur du sans-fil. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association canadienne de la technologie de l'information :

Bernard Courtois, président-directeur général;

Brendan Glauser, gestionnaire, Communications.

Le président ouvre la séance.

M. Courtois fait un exposé, puis répond aux questions.

À 19 h 44, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 5 mai 2010

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 18 h 45, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Merchant et Mercer (10).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur du sans-fil. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Il est convenu :

Que le président soit autorisé à obtenir l'approbation du Sénat concernant un ordre de renvoi portant sur l'industrie du transport aérien et que le libellé final de l'ordre de renvoi soit approuvé par le Sous-comité du programme et de la procédure à partir des observations faites par les membres aujourd'hui.

À 19 h 23, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 28, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today at 6:46 p.m. to study emerging issues related to its communications mandate and the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries.

Senator Dennis Dawson (*Chairman*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Good evening, Mr. Courtois. Colleagues, I told Mr. Courtois that he had the opportunity to be the last witness heard by the committee for our study on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector. As politicians have somewhat of a tendency to listen to the last person talking to them, I told him that he had the advantage of having our attention just before we start writing our report. Mr. Courtois is accompanied by Mr. Brendan Glauser, Communications Manager at the Information Technology Association of Canada.

At the end of the sitting, we will spend a couple of minutes to deal with future business of the committee, and thereafter, members of the Subcommittee on Program and Procedure will meet to continue the preparation of the report.

Mr. Courtois, you have the floor.

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer, Information Technology Association of Canada: Thank you, Mr. Chair. We are very pleased to be here. We consider that your work is of the utmost importance for our country. For those who do not know our association, we are the Information Technology Association of Canada. We represent only that industry, which is quite diversified and includes everything that is related to mobile and fixed telecommunications, including software, information technology services, et cetera.

As a national association, we are involved in significant public policy issues. At this time, we are principally concerned with the issue of a digital economy strategy for Canada.

[*English*]

The digital economy strategy for Canada is obviously very much based on the core building block, which is a broadband strategy. We are not the only country developing a digital economy strategy. We are very happy that the government put it in the Speech from the Throne and that we will get something done over the coming months.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 28 avril 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 46, pour étudier les enjeux émergents liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, notamment l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle du sans-fil dans l'édification de la nation, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles dans ce secteur, ainsi que le développement de ce secteur au Canada comparativement au développement à l'étranger.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bonsoir, monsieur Courtois. Chers collègues, j'ai dit à M. Courtois qu'il avait l'occasion d'être le dernier témoin du comité pour l'étude sur les enjeux émergents liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil. Comme les politiciens ont une petite tendance à écouter la dernière personne qui leur parle, je lui ai dit qu'il avait l'avantage d'avoir notre attention avant que nous passions à la rédaction de notre rapport. M. Courtois est accompagné de M. Brendan Glauser, gestionnaire aux communications, à l'Association canadienne de la technologie de l'information.

À la fin de la séance, nous allons prendre deux minutes pour parler des affaires futures du comité, et par la suite, les membres du sous-comité du programme et de la procédure vont se rencontrer pour continuer l'élaboration du rapport.

Monsieur Courtois, la parole est à vous.

Bernard Courtois, président et directeur général, Association canadienne de la technologie de l'information : Merci, monsieur le président. Il nous fait très plaisir d'être ici. Nous considérons que vos travaux sont d'une grande importance pour le pays. Pour ceux qui ne connaissent pas notre association, nous sommes l'Association nationale de l'industrie des technologies de l'information et des communications au Canada. Nous représentons seulement cette industrie qui est très diversifiée et qui comprend tout ce qui a trait aux télécommunications mobiles et fixes, aux logiciels, aux services de technologie de l'information, et le reste.

Comme association nationale, nous sommes impliqués dans des questions de politiques publiques importantes. En ce moment, ce qui nous occupe primordialement, c'est la question d'une stratégie pour l'économie numérique pour le Canada.

[*Traduction*]

La stratégie du Canada pour une économie numérique est évidemment fondée sur l'élément constitutif de base, à savoir une stratégie de large bande. Nous ne sommes pas le seul pays à mettre au point une stratégie pour une économie numérique. Nous sommes très heureux que le gouvernement ait inscrit dans le discours du Trône que nous allons passer à l'action au cours des prochains mois.

Countries like Britain, France and Germany have created Digital Britain, Digital France and Digital Germany. The European Union had a strategy targeting 2010, which they are updating at the moment. They will announce in the coming months to target 2015. The reason why so many developed countries are creating national strategies on this — and many developing ones and many of our new competitors out there are on the landscape for us — is that the digital economy is transforming our societies and economies. Most people realize how fundamental it is to economic growth, prosperity, social progress and competitiveness.

Ten or 12 years ago a number of countries did a similar round of strategies, but at that time, it was to get businesses and consumers on the Internet. Since then, the next wave has taken a more comprehensive and holistic approach to take advantage of the digital economy across a whole range of government operations and policies — a whole-of-government approach. We are using the new tools provided by the digital world to forge ahead in terms of progress and competitiveness.

One illustration of this is that in the United States the Federal Communications Commission was mandated about a year and a half ago, to do a study of what should be a broadband strategy for the U.S. That 360-page report came out about a month ago. It covers a whole range of subjects and exemplifies the degree to which broadband reaches out into every aspect of society, whether it is government services, public services, health, and obviously economic development throughout a modern economy.

Today, the question of broadband is more than about just rolling out broadband connectivity to all Canadians at, say, 1.5 megabits of connectivity. I know that job is not fully complete. In the policy sphere, everyone's mind now has to turn to next generation broadband. There are debates as to whether that is 100 megabits, 25 megabits or 30 megabits or whatever. I am not sure anyone can ever set a number in the digital world that becomes the end all and be all. There are questions arising now as to whether the X megabit/100 megabit target is really the most relevant thing.

There was a time when you bought computers with advertised measures of clock speed and things like that and you do not see that anymore because it is becoming irrelevant. The system has gone beyond that in terms of the differences it can make. The important thing in terms of broadband and next-generation broadband is the ability to do interactive video and probably high-definition video to be able to take advantage of the possibilities of broadband. The possibilities will allow a doctor and a patient or a nurse and a patient can have an exchange. Doctors will look at MRI images and x-rays in a very precise way

Des pays comme la Grande-Bretagne, la France et l'Allemagne ont créé Digital Britain, France numérique et Digital Germany. L'Union européenne avait une stratégie ciblant 2010, stratégie que les Européens sont actuellement en train de mettre à jour. Ils annonceront au cours des prochains mois que leur date cible est 2015. La raison pour laquelle un si grand nombre de pays industrialisés créent des stratégies nationales dans ce domaine — et aussi beaucoup de pays en développement, dont bon nombre sont de nouveaux concurrents pour nous — est que l'économie numérique est en train de transformer nos sociétés et nos économies. La plupart des gens se rendent compte à quel point c'est essentiel pour la croissance économique, la prospérité, le progrès social et la compétitivité.

Il y a 10 ou 12 ans, un certain nombre de pays avaient lancé des stratégies semblables, mais à l'époque, il s'agissait d'amener les entreprises et les consommateurs à l'ère d'Internet. Depuis, le mouvement s'est accéléré et l'on a adopté une approche plus globale pour tirer profit de l'économie numérique dans tout un éventail d'activités et de politiques gouvernementales, mettant en œuvre une approche pangouvernementale. Nous utilisons les nouveaux outils fournis par l'ère numérique pour aller de l'avant sur le plan du progrès et de la compétitivité.

Pour illustrer ce propos, je rappelle qu'aux États-Unis, la Federal Communications Commission a reçu le mandat il y a environ un an et demi de faire une étude en vue d'une éventuelle stratégie de la large bande pour les États-Unis. Le rapport de 360 pages a été publié il y a environ un mois. Il traite de toute une gamme de sujets et démontre à quel point la large bande rejoint tous les aspects de la société, qu'il s'agisse des services gouvernementaux, des services publics, de la santé et évidemment du développement économique dans une économie moderne.

Aujourd'hui, quand on parle de large bande, il ne s'agit pas seulement de permettre à tous les Canadiens de se connecter à la large bande à un taux de connectivité de, disons, 1,5 mégabit de connectivité. Je sais que cette tâche n'est pas tout à fait achevée. Dans la sphère des politiques publiques, chacun doit maintenant avoir à l'esprit la prochaine génération de large bande. Il y a un débat à savoir si ce sera 100 mégabits, 25 mégabits ou 30 mégabits ou quoi que ce soit. Je ne suis pas certain que quiconque puisse jamais établir dans le monde numérique un chiffre qui sera définitif. D'ailleurs, d'aucuns se demandent déjà si la cible de X mégabit/100 mégabits est vraiment l'élément le plus pertinent.

Il fut un temps où l'on achetait des ordinateurs pour lesquels on annonçait une certaine vitesse de traitement, mais cela ne se fait plus parce que ce n'est plus pertinent. Désormais, la capacité d'un système ne se mesure plus simplement en terme de vitesse de traitement. Dans le domaine de la prochaine génération de large bande, ce qui est important, c'est la capacité de faire de la vidéo interactive et probablement de la vidéo de haute définition, afin de pouvoir tirer profit de toutes les possibilités de la large bande. Cela permettra par exemple à un patient d'échanger en direct avec un médecin ou une infirmière. Les médecins consulteront des

or even conduct telemedicine so that citizens can interact with public services and governments among each other.

Rolling out broadband at 1.5 megabits to a country as vast and sparsely populated as Canada is enough of a challenge. We will face similar challenges when we look to the next generation of broadband. We should have in our objectives to achieve next generation broadband for Canadians in the next five years, or maybe by 2017, which will be our sesquicentenary.

Things are changing, however, both in what we can achieve and how to get there. Technology is changing and continues to evolve at a rapid pace. Various elements of technology are becoming higher performing and at very high-cost performance metrics that allow more things to be done. That is, in fact, causing a change in our behaviour and how we run things and communicate with each other. However, from a wireline standpoint you have DSL technology that is upgrading to DSL2, which is faster. You have coaxial cable with DOCSIS 3, which will be delivering to Canadians within a couple of years. It is already delivering 50 megabits in some cases, soon will be 100 megabits or more.

Fibre is being rolled out in more parts of the country either in pilot projects or in greenfield developments directly to homes or to a node very close to homes and businesses. We have Wi-Fi, which is the existing most popular way of connecting wirelessly other than mobile. We have WiMAX coming on stream and LTE, which is the fourth generation. LTE is the fourth generation in Wi-Fi, WiMAX as well, and we have advanced 3G, which is already delivering, on a mobile basis, much of the capacity that we think of in terms of next-generation broadband.

In terms of satellites, each generation of satellites is able to deliver a much higher throughput and reduce the lag time in transmission, so satellites become a more and more realistic and substantial part of the picture of rolling out broadband.

In Canada, we have a private sector, facilities-based competition model that is not the same as a central, one-network supply system and we have an open economy, largely private-sector driven. The investment cycles in a world like that will be driven by the combination of technological advances, competition, as well as public support, as needed.

Other economies can be much more directive in terms of driving the rollout of broadband for a certain period of time, but I believe that the competitive and facilities-based, private sector investment model catches up and leaps ahead. That is what we see now with our 3G situation compared to where we were just a year ago, and the various different types of technologies being used in Canada for both wireline and wireless.

images prises par IRM et des radiographies transmises avec grande précision ou pourront même faire de la télémédecine, de sorte que les citoyens pourront interagir avec les services publics et les gouvernements.

Installer une large bande de 1,5 mégabit dans un pays aussi vaste et peu densément peuplé que le Canada est déjà tout un défi. Nous devons relever des défis semblables au moment d'aborder la prochaine génération de large bande. Nous devrions nous fixer comme objectif d'installer la prochaine génération de large bande pour tous les Canadiens d'ici cinq ans, ou peut-être d'ici 2017, année qui marquera notre 150^e anniversaire.

Les temps changent toutefois, à la fois sur le plan de ce que nous pouvons accomplir et dans la manière de s'y prendre. La technologie continue d'évoluer à un rythme rapide. Divers éléments technologiques deviennent plus performants et atteignent, bien qu'à des coûts élevés, des niveaux de performance permettant de faire beaucoup plus de choses. Cela induit un changement dans notre comportement et dans la manière dont nous menons nos activités et communiquons. Déjà, au niveau du réseau filaire, la technologie DSL passe au niveau DSL2, qui est plus rapide. On a maintenant un câble coaxial doté de la technologie DOCSIS 3, qui sera à la portée des Canadiens d'ici deux ou trois ans. Il achemine déjà 50 mégabits dans certains cas et l'on atteindra bientôt 100 mégabits ou davantage.

On installe des câbles en fibre un peu partout au pays, que ce soit dans le cadre de projets pilotes ou dans de nouveaux lotissements, directement dans les résidences ou jusqu'à des nœuds situés tout près des maisons et des entreprises. Nous avons le Wi-Fi, qui est actuellement la manière la plus populaire de se brancher sans fil, à part le téléphone portable. Nous avons le WiMAX qui s'en vient et le LTE, qui est la quatrième génération de Wi-Fi, ainsi que le 3G avancé, qui fournit déjà pour les portables une grande partie de la capacité que l'on associe à la prochaine génération de large bande.

Sur le plan des satellites, chaque nouvelle génération de satellites est capable de fournir un débit beaucoup plus élevé tout en réduisant le délai de transmission, de sorte que les satellites deviennent un élément de plus en plus réaliste et important dans la mise en place de la large bande.

Au Canada, nous avons un modèle concurrentiel axé sur le secteur privé qui est différent d'un système centralisé ne comportant qu'un seul fournisseur de réseau, et nous avons une économie ouverte dont le moteur principal est le secteur privé. Dans un tel univers, le cycle des investissements est dicté par la combinaison des progrès technologiques, de la concurrence et du financement public au besoin.

D'autres économies peuvent être beaucoup plus dirigistes pour ce qui est de dicter la mise en place de la large bande dans un délai donné, mais je crois que le modèle concurrentiel fondé sur des entreprises et des investissements privés est en train de rattraper et même de prendre de l'avance. C'est ce que l'on constate actuellement avec notre 3G, si l'on songe au bond de géant que nous avons accompli depuis à peine un an, et aux différentes technologies qui sont utilisées au Canada à la fois pour le réseau filaire et le sans-fil.

We are also in this period now — and in the coming five years — where we will witness a continued shift to mobile, to mobility, to people accessing what they want, when they want. This will include mobility inside the home among devices, mobility from the home network to the public networks, and mobility generally as people move around.

The other trend that is happening is the world of content is now much more integral to the broadband networks and broadband service suppliers than it was a few years ago. That phenomenon will accelerate and raises issues about digitizing all the content we have, particularly in terms of public archives and so on, as well as the driving of our public services so they take advantage of the broadband capability to provide 21st century service to our citizens and that our citizens of course can get the benefit of that.

One of the things we see in ITAC as a national association is the important element of thinking about rural and remote Canada separately from the urban environment. The economics, the competitive circumstances and the technologies to be used are different. In rural and remote areas it does not mean only the farthest reaches of the Far North of Canada, it can sometimes be on the fringes of our major urban areas.

Broadband is more important in those areas than it is in the downtown cores of our big cities because the ability to reach out and eliminate distance is of greater importance to economic and social development in those areas. The means to address those needs will be different and will use a different business model, economic model and different technologies, as I said. It is very important to look at that.

I would say that we think Canada is well placed to achieve the goal that I think we should set for ourselves. By 2015 or 2017 we should plan to have in the hands of all Canadians — or available to all Canadians — a next generation broadband capability.

With those few comments, Mr. Chair, I am prepared to answer any questions.

Senator Plett: Thank you for that presentation. I am certainly happy to hear that Canada has a plan for 2015-2017. I own a Kindle. I got that Kindle almost a year after they were available in the United States. Canadians, as far as I know, were not able to obtain an iPhone until one year after the initial launch in the United States or the Kindle until two years after its launch and only then without some wireless capabilities available in other countries. Other devices and applications are unavailable in Canada.

What effects do lags in availability of new wireless devices and applications have in Canada? In what way, if at all, could the lags in availability affect the competitive position of Canada's high-tech firms?

Par ailleurs, nous sommes actuellement dans une période — ce sera le cas pour les cinq prochaines années — où nous assisterons à un passage accéléré au portable, à la portabilité, les gens pouvant avoir accès à ce qu'ils veulent quand ils le veulent. Cela comprend la portabilité entre divers appareils à la maison, la portabilité entre le réseau à la maison et les réseaux publics, et la portabilité de manière générale accompagnant tous les déplacements des gens.

L'autre tendance que l'on constate est que le monde du contenu est maintenant beaucoup plus intégré aux réseaux à large bande et aux fournisseurs de services à large bande, par rapport à la situation d'il y a quelques années. Ce phénomène va s'accélérer et soulèvera la problématique de la numérisation de tout le contenu qui est à notre disposition, en particulier les archives publiques et tout le reste, et aussi l'évolution de nos services publics pour qu'ils puissent tirer profit de la capacité de large bande pour fournir des services dignes du XXI^e siècle à nos citoyens, afin bien sûr que nos citoyens puissent en tirer profit.

L'une de nos préoccupations à l'ACTI, à titre d'association nationale, est qu'il importe de considérer les régions rurales et éloignées du Canada séparément de l'environnement urbain. Le modèle économique, la situation concurrentielle et les technologies à utiliser sont différents. Et quand on parle de régions rurales et éloignées, cela ne signifie pas seulement les coins les plus reculés du Grand Nord du Canada, ce sont parfois des secteurs situés à la périphérie de nos grandes agglomérations.

La large bande est plus importante dans ces régions qu'au cœur de nos grandes villes, parce que la capacité de se rejoindre et d'éliminer la distance est d'une plus grande importance pour le développement économique et social de ces régions. Les moyens utilisés pour répondre à ces besoins sont différents et font appel à un modèle d'affaires différent et à des technologies différentes, comme je l'ai dit. C'est très important d'en tenir compte.

Je dirais qu'à notre avis, le Canada est bien placé pour atteindre l'objectif que nous devrions nous fixer, selon moi. D'ici 2015 ou 2017, nous devrions viser à mettre à la disposition de tous les Canadiens une capacité de large bande de prochaine génération.

Je vais m'en tenir là, monsieur le président, et je suis disposé à répondre à vos questions.

Le sénateur Plett : Je vous remercie pour cet exposé. Je suis certes heureux d'entendre dire que le Canada a un plan pour 2015-2017. Je possède un Kindle. Je me suis procuré ce Kindle presque un an après sa sortie aux États-Unis. À ma connaissance, les Canadiens ont pu se procurer un iPhone seulement un an après le lancement initial aux États-Unis; dans le cas du Kindle, c'était seulement deux ans après son lancement et même alors, nous n'avions pas certaines capacités sans fil disponibles dans d'autres pays. D'autres appareils et applications ne sont pas disponibles au Canada.

Quelles sont les conséquences pour le Canada de ces délais dans la disponibilité de nouveaux appareils et de nouvelles applications sans fil? Ces retards dans la disponibilité nuisent-ils à la compétitivité des entreprises canadiennes de haute technologie et, dans l'affirmative, de quelle manière?

Mr. Courtois: A number of factors are involved. One could be a marketing strategy on the part of the people who rollout those devices. Sometimes they take a more exclusive approach and rollout with only a small number of suppliers. Sometimes it is linked to their ability to negotiate content rights with content providers. As well, the size and density of the market are to be considered.

In some cases, Canada might be used as a trial location for certain things. Usually, a company will go first to the much bigger markets and spend more time trying to negotiate content rights with content creations. There tends to be a bit of a lag for Canada, which is not something that we like to see. At times, it is a question of capacity in the networks. On that basis, at this time, I do not see any difficulty.

For us, another element is quite a challenge: Smaller Canadian businesses are not adopting technology as quickly as their U.S. counterparts to change their business. The demand in Canada is a bit lower. Our consumers are usually very good as lead users except that they seem to be a bit reluctant about e-commerce, which is a much more efficient way of doing business and more advantageous for both the business and the consumer. Given the vast distances across our country, e-commerce should be a natural to adopt. For some reason that we are trying to understand and address, our consumers are a bit reluctant.

We are also trying to think through how we could address the whole question of not using technology to its fullest extent to make businesses more competitive and grow more. We have some views about that. Some of it is simply the size of our market. If you have a market that is economically 12 times larger, like in the U.S., then you will go to a lot more trouble to get more revenue growth. We have to counter that in Canada by getting information together and focusing on getting it done.

We have always been leaders in communications. Our climate, our distances and our sound technological capability have always helped us to do that. We are still viewed in the world as leaders in communications, although we like to look at ourselves and make sure that we catch up where needed.

Senator Plett: Not wanting to get into a debate, some committee members were in Estonia and Belgium a few months back. I question somewhat the comment about our being leaders in communications. I saw Estonia as the leader in much of the wireless technology industry. Of course, we do not see much television coming out of Estonia. I am willing to accept that we can be behind Estonia and Belgium. When I watch my television and see them introducing the iPad 50 miles away from where I

M. Courtois : Un certain nombre de facteurs entrent en jeu. Il y a d'une part la stratégie de marketing appliquée par les gens qui lancent ces appareils. Parfois, ils adoptent une approche plus exclusive et lancent leur nouveauté par l'entremise d'un petit nombre de fournisseurs. C'est parfois lié à leur capacité de négocier les droits avec les fournisseurs de contenu. Il faut aussi tenir compte de la taille et de la densité du marché.

Dans certains cas, le Canada peut être utilisé comme terrain d'essai. Habituellement, une compagnie vise d'abord les marchés les plus importants et passe un certain temps à tenter de négocier des droits sur le contenu avec les créateurs de contenu. Il y a généralement un léger délai pour le Canada, ce qui n'est pas pour nous plaire. C'est parfois un problème de capacité des réseaux. Sur ce plan, je ne perçois aucune difficulté à l'heure actuelle.

Pour nous, il y a un autre élément qui pose tout un défi : les petites entreprises canadiennes n'adoptent pas la technologie aussi rapidement que leurs homologues américaines pour changer leurs activités. La demande au Canada est un peu plus faible. Nos consommateurs sont habituellement très bons et sont à l'avant-garde, sauf qu'ils semblent hésiter quelque peu à se lancer dans le commerce électronique, ce qui est une manière beaucoup plus efficiente et plus avantageuse de faire des affaires, à la fois pour l'entreprise et le consommateur. Étant donné l'immensité de notre pays, il devrait être naturel pour nous d'adopter le commerce électronique. Pour quelques raisons que nous essayons de comprendre et de contrer, nos consommateurs hésitent un peu à adopter ce modèle.

Nous essayons aussi de réfléchir à la manière dont nous pourrions surmonter la difficulté découlant du fait que l'on n'utilise pas la technologie dans toute la mesure du possible pour rendre les entreprises plus compétitives et leur assurer une meilleure croissance. Nous avons certaines opinions à ce sujet. C'est en partie dû simplement à la taille de notre marché. Quand on a un marché économique 12 fois plus important, comme c'est le cas aux États-Unis, on est prêt à se donner beaucoup plus de mal pour assurer la croissance des revenus. Au Canada, nous devons compenser cela en rassemblant l'information et en concentrant nos efforts sur la tâche à accomplir.

Nous avons toujours été des chefs de file dans les communications. Notre climat, nos grandes distances et notre bonne capacité technologique nous ont toujours aidés à cet égard. Nous sommes encore considérés dans le monde comme des chefs de file au chapitre des communications, quoique nous ne manquons jamais de jeter un œil critique sur nous-mêmes pour faire du rattrapage au besoin.

Le sénateur Plett : Je ne veux pas lancer un débat, mais des membres du comité sont allés en Estonie et en Belgique il y a quelques mois. Je mets quelque peu en doute votre observation que nous sommes des chefs de file dans les communications. Il m'est apparu que l'Estonie était le leader dans la technologie du sans-fil. Bien sûr, nous ne voyons pas beaucoup d'émissions de télévision venant d'Estonie. Je suis disposé à accepter que nous pouvons avoir du retard par rapport à l'Estonie et à la Belgique.

live, I know that I can go across and buy one if I want to travel for an hour. I find that a little frustrating.

I strongly encourage whoever we should encourage — maybe the government — to do something to keep up with our next-door neighbour, even if we cannot keep up with countries in Europe, and not have to wait two years for a new product.

The deputy chair has a sporting event that he desperately wants to watch, and he has \$10 riding on it, which he will lose tonight.

Senator Mercer: Did he bet on Washington?

Senator Plett: I bet on Washington. Money is money.

The recent Speech from the Throne proposed the liberalization of foreign ownership rules in Canada's telecom sector. In your opinion, what changes should be made to the existing foreign ownership restrictions?

Mr. Courtois: First, I have a quick comment about Estonia. What they have done is admirable. They had many challenges and decided to focus on information and communications technology. They have done tremendously. On the other hand, we invented the BlackBerry, so we are not behind.

The Chair: They invented Skype.

Mr. Courtois: ITAC has been around for 60 years. We have always found that open markets in all respects are good. In terms of foreign ownership and telecommunications, we are realistic. However, we realize that as the world of content, culture and technology blend more and more, we cannot blindly say we will do something in telecommunications without thinking through the cultural consequences. While we have views in terms of culture and how the world of technology will open up many opportunities, we have not found the solution to resolving cultural issues. Maybe it is because we are not as savvy in that area.

Senator Plett: I will accept that. When General Motors introduces a car across the line, we can buy it on this side of the line. I do not see the difference between a car and an iPad. Thank you for your answers.

Senator MacDonald: Mr. Courtois, thank you for being here this evening. I have a couple of questions on system access fees. We have heard a great deal about major companies eliminating system access fees. That raises a couple of questions. Why are they eliminating them? Why did they have them in the first place, if they can eliminate them now?

Mr. Courtois: They had to cover some changes. For many years, the Canadian market was not big enough or dense enough, making it a big economic challenge to our carriers. One advantage

Quand je vois à la télévision qu'on lance le iPad à 50 milles de l'endroit où j'habite, je sais que je peux faire une heure de route pour aller m'en acheter un. Je trouve cela un peu frustrant.

J'encourage fortement toutes les instances que nous devrions encourager — peut-être le gouvernement — à faire quelque chose pour rester à la hauteur de notre voisin immédiat, même si nous n'arrivons pas à garder le rythme des pays d'Europe, pour éviter d'avoir à attendre deux ans avant d'obtenir un nouveau produit.

Le vice-président veut désespérément regarder une épreuve sportive sur laquelle il a parié 10 \$ qu'il va d'ailleurs perdre ce soir.

Le sénateur Mercer : A-t-il parié sur Washington?

Le sénateur Plett : Je parie sur Washington. L'argent, c'est de l'argent.

Dans le récent discours du Trône, on proposait d'assouplir les règles de propriété étrangère dans le secteur canadien des télécommunications. À votre avis, quels changements devraient être apportés aux restrictions actuelles concernant la propriété étrangère?

M. Courtois : Premièrement, je voudrais faire rapidement une observation sur l'Estonie. Ce qu'ils ont fait est admirable. Ils avaient de multiples difficultés et ont décidé de concentrer leurs efforts sur la technologie de l'information et des communications. Ils ont formidablement bien réussi. Par contre, nous avons inventé le BlackBerry et nous ne sommes donc pas en retard.

Le président : Ils ont inventé Skype.

M. Courtois : L'ACTI existe depuis 60 ans. Nous avons toujours constaté que le marché libre est bon à tous les égards. Sur le plan de la propriété étrangère dans les télécommunications, nous sommes réalistes. Cependant, nous sommes conscients qu'à mesure que le contenu, la culture et la technologie sont de plus en plus intégrés, nous ne pouvons pas dire aveuglément que nous allons faire quelque chose dans les télécommunications sans réfléchir aux conséquences culturelles. Nous avons certaines positions au sujet de la culture et sur le fait que le monde de la technologie nous ouvrira de très riches possibilités, mais nous n'avons pas trouvé la solution aux problèmes culturels. C'est peut-être parce que nous ne sommes pas aussi experts dans ce domaine.

Le sénateur Plett : Je suis prêt à accepter cela. Quand General Motors lance une voiture, nous pouvons l'acheter de ce côté-ci de la frontière. Je ne vois pas la différence entre une voiture et un iPad. Merci pour vos réponses.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Courtois, je vous remercie d'être venu nous rencontrer ce soir. J'ai deux ou trois questions sur les droits d'accès au réseau. Nous avons beaucoup entendu parler des grandes compagnies qui éliminent les droits d'accès au réseau. Cela soulève quelques questions. Pourquoi les élimine-t-on? Pourquoi les a-t-on imposés au départ, si l'on peut les supprimer maintenant?

M. Courtois : Elles ont dû apporter certains changements. Pendant de nombreuses années, le marché canadien n'était pas suffisamment grand ni suffisamment dense, ce qui posait

held by the European countries is that they settled quickly on one standard of one technology to promote adoption. The wireline network was a pay-per-minute system. For a variety of reasons, they adopted it more quickly than we did. There was a huge economic challenge. The wireless operations were not viewed favourably by the financial markets, but at some point, they caught up. Now, another wave of entrants is coming in that will cause a disruption in the market. Those normal cycles happen in the marketplace and because of that, you will see a diversity of approaches. That is likely what has caused the dropping of system fees.

Senator MacDonald: It all comes down to the consumer. We all use these phones that have become indispensable to many.

Why are phone fees so high in Canada, compared to the Scandinavian and other countries? We have very expensive phones in this country.

Mr. Courtois: I do not know that is the case. There is a lot of difficulty in comparing prices across different countries. The OECD has had considerable difficulties and has announced recently on its website that it will try a different approach to doing it. It is hard to compare apples to apples. We have a completely different way of charging than Europe does. Here, you pay for making a call or for receiving a call. The European system was on a per-minute basis, starting with the wireline system whereby the calling party pays. In Europe, you often pay for the set and you get some lower charges for your calling, whereas here the set is largely subsidized.

In Europe, people were in the habit of buying smaller packages. They still do have to pay for their local wired home phone, and they buy smaller packages than we do. If you try to compare a 50-minute package in Europe to a package that Canadians buy — maybe 200 minutes or 100 minutes — and compare those prices, the price per minute in Canada will look high because you are only counting 50 minutes or whatever.

The OECD also has all these countries to compare. They pick a point in time when they make a comparison, and that point in time might be awkward for one country but might work well for another. I hear a lot of controversy around those OECD price comparisons. They are picked up by Harvard and other groups and are repeated.

The sense I have is that, if you buy many minutes, like a thousand minutes like a business would, the U.S. is the cheapest place because they are heavy users in business. As I said, they use the technology more and the providers have developed packages to meet that use. Canada is a midway; it is close to the U.S. in terms of price and better than Europe if you buy substantial packages. Europe has small packages, but if you use many minutes, it will be more expensive than Canada.

d'énormes difficultés économiques à nos entreprises de télécommunications. Les pays d'Europe ont un avantage en ce sens qu'ils ont rapidement choisi une norme technologique et en ont favorisé l'adoption. Le réseau filaire fonctionnait selon le paiement par minute. Pour diverses raisons, ils l'ont adopté plus rapidement que nous. Cela posait un énorme défi économique. Le sans-fil n'était pas vu favorablement par les marchés financiers, mais à un moment donné, ils ont fait du rattrapage. Aujourd'hui, une vague de nouvelles entreprises font leur entrée, ce qui causera une perturbation du marché. Ce sont des cycles normaux que l'on observe sur le marché et, en conséquence, on constate diverses approches. C'est probablement ce qui a causé l'élimination des droits d'accès.

Le sénateur MacDonald : C'est tout à l'avantage du consommateur. Nous utilisons tous ces téléphones qui sont devenus indispensables pour beaucoup.

Pourquoi les frais de téléphone sont-ils tellement élevés au Canada, en comparaison des pays scandinaves et d'autres pays. Le téléphone coûte très cher dans notre pays.

M. Courtois : Je ne crois pas que ce soit le cas. Il est très difficile de comparer les prix d'un pays à l'autre. L'OCDE a buté sur des difficultés considérables et a annoncé récemment sur son site web qu'on s'y prendra d'une manière différente. C'est difficile de comparer en s'assurant que tout soit bien comparable. Nous avons un mode de tarification complètement différent par rapport à l'Europe. Ici, on paye pour faire un appel ou recevoir un appel. En Europe, on payait déjà à la minute avec le réseau filaire et c'est la personne qui appelle qui paye. En Europe, il faut souvent payer l'appareil et ensuite des frais plus bas pour les appels, tandis qu'ici l'appareil est en grande partie subventionné.

En Europe, les gens avaient l'habitude d'acheter des forfaits plus restreints. Ils doivent encore payer leur téléphone filaire et ils achètent des forfaits plus restreints que les nôtres. Si l'on essaye de comparer un forfait européen de 50 minutes et un forfait typique acheté par les Canadiens — peut-être 200 minutes ou 100 minutes —, le prix à la minute payé au Canada semble élevé parce que l'on compte seulement une cinquantaine de minutes.

Par ailleurs, l'OCDE doit faire une comparaison entre un grand nombre de pays. On choisit donc une date à laquelle on fait la comparaison et il se peut que cette date tombe mal pour un pays et en favorise plutôt un autre pays. Ces comparaisons de prix de l'OCDE suscitent beaucoup de controverse. Les chiffres sont repris par Harvard et d'autres groupes et sont répétés.

J'ai l'impression que si l'on achète un grand nombre de minutes, disons 1 000 minutes comme le ferait une entreprise, c'est aux États-Unis que c'est le meilleur marché parce que les Américains s'en servent beaucoup pour les affaires. Comme je l'ai dit, ils utilisent davantage la technologie et les fournisseurs ont mis au point des forfaits répondant à ce besoin. Le Canada se trouve à mi-chemin. Il est près des États-Unis sur le plan du prix et meilleur marché qu'en Europe si l'on achète un forfait considérable. En Europe, on achète de petits forfaits, mais si l'on utilise beaucoup de minutes, c'est plus coûteux qu'au Canada.

It is not a simple thing. I do not think we have that big of a problem. Our performance is good when you consider how important density is to the economics of a network business.

There might be a better way to illustrate this. When the government held an auction for wireless spectrum, for example, for the Greater Toronto Area, the one I was directly involved with years ago, it was sold for more than the entire rest of Canada. Even in population, territory, or whatever, it seems to make no sense. However, the economics of a highly dense population are so much better for a network builder and provider that it is actually amazing that Canada does as well as it does in terms of our prices.

Senator MacDonald: However, our system is identical to the system they use in the U.S., yet the population is denser in the U.S.

Mr. Courtois: Yes, the economics are completely different.

Senator MacDonald: The urban centres in the U.S. are more equitable in terms of comparison to the urban centres in Europe. I am curious why the European system would not be more applicable here or in the U.S., or vice versa.

Mr. Courtois: Countries like the Netherlands, Belgium or Denmark are postage stamp sized compared to the size of Canada. The population density is probably higher in those countries than even in the U.S. In the U.S., you have problems in the biggest cities having enough network capacity to handle what they have, so in Canada we are a lot better.

However, the economics of the business are that Europe should be able to do at least as well as the U.S. and it does not. There are a number of other factors involved.

In the U.S. market, as I said, not only do consumers use a lot more, and there are more people and more density, but businesses use the technology a lot more and therefore, that changes the economics of the business. They buy large quantities of capacity.

Senator Banks: Thank you, Mr. Courtois. I am not a regular member of the committee, so I may be asking a question that was asked before by others. Your members sell stuff, access, services and operate networks that sometimes are used by people to circumvent laws having to do with intellectual property. What is the view of your association with respect to the burgeoning possibility of new copyright legislation from this government?

Mr. Courtois: We see the world changing from an economy based on bricks and mortar and physical things to an economy based on knowledge and transactions that occur in cyberspace

Ce n'est pas simple. Je ne pense pas que nous ayons un problème tellement marqué. Notre performance est bonne quand on considère à quel point la densité est importante pour la rentabilité d'un réseau.

Il y a peut-être une meilleure façon d'illustrer mon propos. Quand le gouvernement a vendu aux enchères des fréquences sans fil, par exemple pour le Grand Toronto, dossier dont je me suis occupé personnellement il y a des années, le prix obtenu a été plus élevé que pour tout le reste du Canada. Même en tenant compte de la population, du territoire ou de quelque mesure que ce soit, cela ne semble pas logique. Pourtant, une forte densité de population est tellement avantageuse pour l'exploitant d'un réseau et un fournisseur de services qu'en fait, c'est extraordinaire que le Canada s'en tire aussi bien pour ce qui est des prix en vigueur dans notre pays.

Le sénateur MacDonald : Cependant, notre système est identique à celui utilisé aux États-Unis, mais la population est plus dense aux États-Unis.

M. Courtois : Oui, le modèle économique est complètement différent.

Le sénateur MacDonald : Les grandes villes américaines représentent un point de comparaison plus équitable par rapport aux grandes villes d'Europe. Je suis curieux de savoir pourquoi le système européen ne pourrait pas s'appliquer davantage ici ou aux États-Unis, ou inversement.

M. Courtois : Des pays comme les Pays-Bas, la Belgique ou le Danemark ont une taille minuscule en comparaison du Canada. La densité de population est probablement encore plus élevée dans ces pays qu'aux États-Unis. Aux États-Unis, un problème se pose dans les principales villes, qui n'ont pas suffisamment de capacité de réseau pour répondre à leurs besoins, et nous sommes donc beaucoup mieux placés au Canada.

Quoi qu'il en soit, le modèle économique est tel que l'Europe devrait être en mesure de faire au moins aussi bien que les États-Unis, mais ce n'est pas le cas. Plusieurs autres facteurs sont en cause.

Dans le marché américain, comme je l'ai dit, non seulement les consommateurs utilisent beaucoup plus le service, et il y a plus de gens et une plus grande densité, mais de plus, les entreprises utilisent beaucoup plus cette technologie, ce qui change l'aspect économique de ce secteur d'activité. Les Américains achètent de grandes quantités de capacités.

Le sénateur Banks : Merci, monsieur Courtois. Je ne suis pas membre ordinaire du comité et je vais donc peut-être vous poser une question que d'autres ont déjà posée. Vos membres vendent des appareils, de l'accès, des services et exploitent des réseaux qui sont parfois utilisés par les gens pour contourner la loi dans le domaine de la propriété intellectuelle. Quel est le point de vue de votre association quant à la possibilité croissante que le gouvernement actuel présente une nouvelle loi sur le droit d'auteur?

M. Courtois : Nous constatons que le monde est en train de changer, passant d'une économie fondée sur des immeubles et des structures physiques à une économie fondée sur le savoir et des

and innovation and creativity. In that kind of world, it is extremely awkward for a country like Canada to have copyright legislation that actually predates the Internet. The Internet goes back a long way, but it was only around 1996 with the World Wide Web and other capabilities that usage started to boom.

Our copyright legislation was designed before that age. In this day and age, it is absolutely essential that we develop new copyright legislation. I think it is also essential in the traditional Canadian way that we find consensus.

In the age of the Internet, something awkward takes place. When people use email at first and sometimes see, a week or two later, how loose they were and how they expressed themselves, they would like to take it back and say they should have been more careful.

Senator Banks: That is what the Senate does with law.

Mr. Courtois: The opinions can be extreme in the world of the Internet. They can be intolerant. Our society has not yet adapted to that. When you have a topic like copyright, we must in a Canadian way put a little water in our wine and build consensus where we look after all the interests.

In our view, copyright legislation is needed for our consumers. There are consumer rights and advantages that we should put in new copyright legislation. It is important for creators and for distributors. The traditional approach to copyright, particularly in this country, in many judgments of the Supreme Court, is that copyright is a balance between the rights of creators and users and distributors. Without that balance, you do not maximize the benefit of knowledge and disseminating knowledge.

I am hinting that, although it will be controversial, we absolutely have to come together on this and build consensus.

Senator Banks: There is no doubt of the need for new copyright legislation for all of the reasons to which you referred, but I am wondering, in particular, about the view of your organization. I presume you will be having input into or making suggestions about the nature of that legislation with respect to the protection — and let me be specific — of the interests of creators of whatever it is.

Mr. Courtois: Yes.

Senator Banks: I ask because there are many people who do not understand the concept that you buy music; it is foreign to them. However, if someone does not buy or, in some way, pay for the music, then none will be made. That is an exaggeration and an overstatement, but that is the nature of my question.

transactions qui se passent dans le cyberspace et sur l'innovation et la créativité. Dans un tel univers, le Canada se crée énormément de difficultés en ayant une législation sur le droit d'auteur qui date d'avant Internet. Internet existe depuis longtemps, mais c'est seulement vers 1996 que son utilisation a commencé à se généraliser, avec l'avènement du World Wide Web, aussi appelé la toile, et d'autres capacités.

Notre législation sur le droit d'auteur a été conçue avant cette ère. De nos jours, il est absolument essentiel que nous nous dotions d'une nouvelle législation sur le droit d'auteur. Je pense qu'il est également essentiel que nous dégagions un consensus conformément à la manière canadienne traditionnelle.

À l'ère d'Internet, il se passe quelque chose de bizarre. Quand les gens se servent pour la première fois du courriel et qu'ils s'aperçoivent, une semaine ou deux plus tard, qu'ils ont fait preuve d'imprudences et n'auraient pas dû s'exprimer de la sorte, ils voudraient tout effacer et se disent qu'ils auraient dû faire plus attention.

Le sénateur Banks : C'est ce que le Sénat fait avec les projets de loi.

M. Courtois : Les opinions peuvent être extrêmes dans le monde Internet. Les gens peuvent être intolérants. Notre société ne s'y est pas encore adaptée. Dans un domaine comme celui du droit d'auteur, nous devons, d'une manière typiquement canadienne, mettre un peu d'eau dans notre vin et trouver un consensus de manière à tenir compte de tous les intérêts en jeu.

À notre avis, il est nécessaire, dans l'intérêt de nos consommateurs, de légiférer en matière de droits d'auteur. Nous devrions inscrire dans la nouvelle loi les droits des consommateurs et les avantages qu'ils peuvent escompter. C'est important pour les créateurs et pour les distributeurs. L'approche traditionnelle dans le domaine du droit d'auteur, en particulier dans notre pays, dans beaucoup de décisions de la Cour suprême, c'est qu'il faut trouver l'équilibre entre les droits des créateurs, des utilisateurs et des distributeurs. En l'absence d'un tel équilibre, on ne maximise pas l'avantage du savoir et de la diffusion du savoir.

Je soutiens que, bien que ce soit controversé, nous devons absolument nous mettre à l'unisson dans ce dossier et dégager un consensus.

Le sénateur Banks : Il n'y a aucun doute que le besoin d'une nouvelle loi sur le droit d'auteur se fait sentir, pour toutes les raisons que vous avez énumérées, mais je m'interroge en particulier sur la position de votre organisation. Je suppose que vous aurez votre mot à dire ou que vous ferez des suggestions sur la teneur de cette loi en ce qui a trait à la protection — je précise bien que je veux dire la protection des intérêts des créateurs.

M. Courtois : Oui.

Le sénateur Banks : Je pose la question parce que bien des gens ne comprennent pas le concept voulant que l'on achète de la musique; cela leur semble incompréhensible. Pourtant, si personne n'achète la musique ou ne paye d'une manière quelconque pour l'obtenir, personne n'en fera. J'exagère bien sûr, mais vous comprenez où je veux en venir.

What is the position of your organization in respect of that kind of question? My question could also apply to poets, authors of books and I suppose patents, as well.

Mr. Courtois: Absolutely it could. The businesses in our industry that create software and services cannot operate and we cannot be building an innovation-based economy without protecting the rights in cyberspace, so that someone cannot take my property on the Internet any more than they can take my house away from me.

I also believe that young people understand that. The notion that they do not think of paying for music is transitory, I believe. I was involved in a whole period where we had satellite television piracy, and the solution was to upgrade the range of services offered and to get into a significant public education campaign.

However, I think people hit a certain age and they do that, but their parents can tell them, they grow up and they get into business and they realize it is wrong. They probably all know, and the studies show, that they know it is wrong. No one is doing anything to stop them, so they will continue to do it. I do not believe that is a permanent state of affairs.

Senator Cochrane: Thank you for coming, Mr. Courtois. You said that different technologies are needed for rural and remote Canada. Would you elaborate on those technologies?

Mr. Courtois: Depending on the density of a given area and the topology of the landscape, you may need to use a fibre link. If there is no road to an area, you have to use microwave. In some communities, depending on their density, you might have a wireline connection to homes and businesses. With a little greater spread and less density you will use fixed wireless, and with a little greater density, you would use mobile technology or satellite technology, either reaching homes individually or reaching a central location in a community and then reaching out from that location.

All of those technologies are changing, and I am told that the next generation of satellites will be able to provide a business with 20 megabits both ways. Particularly in rural and remote Canada, that is very good next-generation broadband that allows you to do everything you want to.

In addition to the technological challenges, people must understand that the business model is different. In the very dispersed population areas of our country, people talk about wind chill time. Although wireless systems and satellite-based systems do not break very often, when you have to fix them it is not a question of your technician driving two blocks between one customer and another; he or she may have to drive 30 minutes. That changes the economic model. You need someone with points of presence in enough places to be able to serve the population well.

Quelle est la position de votre organisation là-dessus? Ma question pourrait s'appliquer aussi aux poètes, aux auteurs de livres et je suppose aussi aux détenteurs de brevets.

M. Courtois : Absolument, cela s'applique aussi. Les entreprises de notre secteur qui créent des logiciels et offrent des services ne peuvent pas fonctionner, et nous ne pouvons pas bâtir une économie fondée sur l'innovation, sans protéger les droits dans le cyberspace, pour que personne ne puisse s'emparer de mon bien sur Internet, pas plus que l'on ne peut m'enlever ma maison.

Je crois aussi que les jeunes comprennent cela. Quand on dit qu'ils ne songent même pas à payer pour avoir de la musique, je crois que c'est temporaire. J'ai passé par une période où nous avions tout un phénomène de piraterie de la télévision par satellite et la solution consistait à améliorer l'éventail des services offerts et à lancer une grande campagne de sensibilisation du public.

Cependant, je pense qu'arrivés à un certain âge, les gens comprennent, mais leurs parents peuvent déjà leur dire; devenus adultes, ils se lancent en affaire et se rendent bien compte qu'ils se trompaient. Ils savent probablement tous que ce qu'ils font est mal et les études le démontrent d'ailleurs. Personne ne fait rien pour les arrêter et ils continueront donc. Je ne crois pas que cet état des choses soit permanent.

Le sénateur Cochrane : Merci d'être venu, monsieur Courtois. Vous avez dit qu'il faut des technologies différentes pour le Canada rural et les régions éloignées. Pourriez-vous nous en dire davantage sur ces technologies?

M. Courtois : Selon la densité démographique d'une région donnée et la topologie du paysage, on peut devoir utiliser un câble optique. S'il n'y a pas de route dans une région, il faut utiliser les micro-ondes. Dans certaines localités, selon leur densité, les maisons et les entreprises peuvent être reliées à un réseau filaire. Si elles sont plus éparpillées et si la densité est moindre, on utilise plutôt l'accès fixe sans fil. Si la densité est un peu plus forte, on peut utiliser une technologie sans fil ou par satellite pour brancher les résidences individuellement, ou encore pour rejoindre un endroit central d'une communauté pour brancher ensuite les résidents à partir de cet endroit.

Toutes ces technologies changent et l'on me dit que la prochaine génération de satellites pourra donner à une entreprise 20 mégabits dans les deux sens. En particulier dans les régions rurales et éloignées du Canada, c'est là une très bonne technologie de large bande de prochaine génération qui permet de combler tous les besoins.

En plus des défis technologiques, les gens doivent comprendre que le modèle d'affaires est différent. Dans les régions très peu densément peuplées de notre pays, on parle du facteur de refroidissement dû au vent. Même si les réseaux sans fil et satellitaires ne tombent pas souvent en panne, quand il faut les réparer, le technicien n'a pas seulement à se déplacer de quelques rues pour aller d'un client à l'autre; il lui faut plutôt 30 minutes en voiture. Cela change le modèle d'affaires. Il faut avoir suffisamment de points de service pour bien servir la population.

Again, we are seeing businesses emerge in those parts of Canada that can do this in a sustainable way. Sustainability is also important because you want the community to get involved and to support and work together on getting these networks built. If you choose a vehicle that is not a sound and stable commercial operation, you may find that in the coming years, no one is able to maintain the system, and it will become a problem.

There are a number of problems. The technology is progressing so well that mobile can now handle next-generation broadband, and as it is upgraded from 3G to 4G; hopefully it will do better. There are places where the government will need to do a backbone to bring traffic back to the larger networks and help make the business case more sound. However, in terms of public investment, that is one of the highest payback investments you can make because, as I said, the economic impacts are much greater in those areas than they are in the densely populated parts of our country.

Senator Cochrane: You say this may happen by 2015?

Mr. Courtois: Yes, there are satellites coming through in 2012, 2014 and 2015. The 3G networks are already providing that capability, although their coverage will have to be increased over time. In another five years after that, there will be another generation that will increase considerably, so there are real prospects. If we can get the business models built up so that the operations are viable on their own, Canadians in rural and remote areas will not be left behind.

Senator Cochrane: I look forward to that.

Senator Moore: I would like to follow up on Senator Cochrane and on your earlier comments with regard to the urban and rural situations. I think it is true that Canada was the first country to have Internet links to all of our schools, yet we are said to be far from a leader in the penetration of high-speed Internet and broadband.

Are we in any danger of creating a divide between the urban and suburban or rural areas of our country with regard to the provision of the technologies that are coming? What can that do to us?

Mr. Courtois: We need to be vigilant to prevent that. I do not want to paint too rosy a picture. It is extremely important that committees like this maintain the focus of Canada on how important this is.

It is well within our reach to prevent that divide from happening, but there will have to be public will and government leadership so that businesses and communities fall in behind that.

In the late 1990s, we were world leaders on broadband because we got in well ahead of others. We have to accept that countries that are no bigger than a dot in Canada will, in time, do better than us in terms of penetration. For example, we are still well

Malgré tout, on voit émerger dans ces régions du Canada des entreprises qui peuvent faire cela d'une manière durable. La durabilité est également importante parce que l'on veut que la communauté s'engage et se serre les coudes et aide à bâtir ces réseaux. Si l'on choisit un véhicule qui ne représente pas une plateforme commerciale solide et stable, on s'apercevra peut-être dans quelques années que personne n'est capable d'entretenir le réseau et cela posera un problème.

Il y a un certain nombre de problèmes. La technologie progresse tellement vite que le sans-fil peut maintenant acheminer la prochaine génération de large bande en passant de 3G à 4G; on espère pouvoir faire encore mieux. Dans certains endroits, le gouvernement devra installer une dorsale pour ramener les abonnés aux réseaux plus importants et aider à rendre le modèle d'affaires plus attrayant. Cependant, sur le plan de l'investissement public, c'est l'un des investissements qui offrent le taux de rendement le plus élevé car, comme je l'ai dit, l'impact économique est beaucoup plus grand dans ces régions que dans les coins plus densément peuplés de notre pays.

Le sénateur Cochrane : Vous dites que cela pourrait se faire d'ici 2015?

M. Courtois : Oui, des satellites vont entrer en service en 2012, 2014 et 2015. Les réseaux 3G fournissent déjà cette capacité, bien qu'il faudra augmenter leur couverture avec le temps. Cinq ans après cela, il y aura encore une autre génération ayant une capacité considérablement accrue et les perspectives sont donc intéressantes. Si nous pouvons solidifier les modèles d'affaires de manière que l'exploitation devienne rentable en elle-même, les Canadiens des régions rurales et éloignées ne seront pas laissés pour compte.

Le sénateur Cochrane : J'ai hâte de voir cela.

Le sénateur Moore : Je voudrais poursuivre dans la même veine que le sénateur Cochrane et je reviens à vos propos de tout à l'heure au sujet de la comparaison entre les régions urbaines et rurales. Je pense qu'il est vrai que le Canada a été le premier pays à brancher toutes nos écoles sur Internet, et pourtant on dit que nous sommes loin d'être un chef de file quant au taux de pénétration d'Internet à haute vitesse et de la large bande.

Courons-nous le risque de créer un fossé entre les régions urbaines et suburbaines et rurales de notre pays quant à la fourniture des technologies qui s'en viennent? Quelles en seraient les répercussions pour nous?

M. Courtois : Nous devons être vigilants pour empêcher cela. Je ne veux pas peindre un tableau trop flatteur. Il est extrêmement important que des comités comme le vôtre continuent de se pencher là-dessus et en soulignent l'importance.

Il est tout à fait à notre portée d'empêcher que ce fossé se creuse, mais il faudra une volonté publique et le gouvernement devra prendre l'initiative pour que les entreprises et les collectivités lui emboîtent le pas.

À la fin des années 1990, nous étions à l'avant-garde mondiale pour la large bande parce que nous nous sommes lancés bien avant les autres. Nous devons accepter que des pays qui ne sont pas plus grands qu'un point sur la carte feront mieux que nous,

ahead of the U.S. in penetration of broadband in our homes, which is absolutely amazing considering the density and the size of the markets.

The competitive forces that we have in Canada will continue to play so that urban Canada will be well treated, if we want, in terms of national priorities with investment incentives and so on, and that will help.

Last fall, we talked about the digital economy strategy for Canada. We asked whether we would be ready to come out with a plan for rural and remote Canada. Canadian businesses would like to see more urgency and more intensity. We realized that we were not quite ready yet within next-generation broadband because of the evolution of technology and business models. Industry Canada had a process for people to bid on rolling out 1.5 megabit broadband to all locations. We will see who takes up those things and where there are gaps. Then we will see the combination of new business models, technological progress and where the government has to intervene. We do not want to wait indefinitely. In our view, a plan has to be put out this year.

Senator Moore: The briefing note that we were provided says that in a speech in mid-February, the chairman of the U.S. Federal Communications Commission noted, "More than 20 countries already have broadband plans and are pushing to capture the jobs and economic advantages that broadband enables."

Canada does not currently have a comprehensive broadband plan. Should Canada have such a plan? If so, what should be included in the plan?

I take it that you are talking about the will and saying that we have to embrace this and develop an approach now. What do you see happening in terms of overall broadband use, penetration and the potential divide that I asked you about earlier?

Mr. Courtois: We are still working on rolling out the current generation of broadband, so in that sense we have a plan. However, in this day and age, as I said, we need next-generation broadband. We are almost there. Looking at what the U.S. and other countries have done, there is no doubt that we cannot afford to wait around much longer. We may need another round of information gathering. We need to figure out whether we want public support to accelerate the rollout of next-generation broadband throughout Canada. We need to figure out where the needs will be in rural and remote Canada for backbone and to what extent public dollars will have to come in there. Then, based on the business proposals, plans and the technological advances, we will need to figure out to what degree, if any, the Canadian

avec le temps, quant au taux de pénétration. Par exemple, nous avons encore une bonne avance sur les États-Unis quant au taux de pénétration résidentielle de la large bande, ce qui est absolument extraordinaire compte tenu de la densité et de la taille des marchés.

Les forces concurrentielles qui sont en jeu au Canada continueront de faire en sorte que le Canada urbain soit bien traité, si nous le voulons, pour ce qui est de nos priorités nationales et des incitatifs à l'investissement, et cela va aider.

L'automne dernier, nous avons traité de la stratégie de l'économie numérique pour le Canada. Nous avons demandé si nous étions prêts à mettre en œuvre un plan pour les régions rurales et éloignées du Canada. Les entreprises canadiennes aimeraient que l'on fasse preuve d'une plus grande intensité et d'un plus grand sentiment d'urgence. Nous nous sommes aperçus que nous n'étions pas encore tout à fait prêts à déployer la large bande de prochaine génération à cause de l'évolution de la technologie et des modèles d'affaires. Industrie Canada avait un processus invitant les gens à soumissionner pour la mise en place de la large bande à 1,5 mégabit dans toutes les localités. On verra bien qui va s'en charger et où il y aura des lacunes. On verra ensuite se conjuguer de nouveaux modèles d'affaires, des progrès technologiques et l'on verra alors où le gouvernement doit intervenir. Nous ne voulons pas attendre indéfiniment. À notre avis, un plan doit être déployé cette année.

Le sénateur Moore : Dans les notes d'information qu'on nous a remises, on dit que dans un discours prononcé à la mi-février, le président de la Federal Communications Commission des États-Unis a dit : « Plus d'une vingtaine de pays se sont déjà dotés de plans d'établissement de réseaux à large bande et se font concurrence pour profiter des emplois et des retombées économiques que ces technologies créent. »

À l'heure actuelle, le Canada n'a pas de plan d'ensemble pour les réseaux à large bande. Devrait-il en avoir un? Si oui, quelles mesures devrait-il prévoir dans ce plan?

Je vous ai entendu dire qu'il faut une volonté publique, que nous devons nous engager et élaborer un plan dès maintenant. Comment voyez-vous l'avenir des réseaux à large bande quant à leur utilisation, leur taux de pénétration et quant au fossé potentiel dont je vous ai parlé tout à l'heure?

M. Courtois : Nous travaillons encore au déploiement de la génération actuelle de large bande; donc, en un sens, nous avons un plan. Cependant, en cette nouvelle ère, comme je l'ai dit, nous avons besoin de la prochaine génération de large bande. Nous y sommes presque. Compte tenu de ce que les États-Unis et d'autres pays ont fait, il n'y a aucun doute que nous ne pouvons pas nous permettre d'attendre encore très longtemps. Il nous faudra peut-être tenir une autre série de réunions d'information. Nous devons décider si nous voulons l'appui du public pour accélérer la mise en place de la prochaine génération de large bande partout au Canada. Nous devons déterminer quels seront les besoins en fait de dorsales dans les régions rurales et éloignées du Canada, et dans quelle mesure il faudra faire appel aux fonds publics.

government will have to invest public money to reach individual consumers.

I believe there will be a need; there will be a gap in the business cases. However, it will not be the same need as there was two or three years ago because, as I said, businesses are progressing. Businesses will be out there serving those customers already and making money out of it.

Senator Moore: You say we need to figure these three things out. Who does the figuring out? This seems to be evolving very quickly for business and consumers to be able to catch up. When do you buy the first one; when do you jump in? Who will do this figuring out, given the evolution of technologies and business models you mentioned?

Mr. Courtois: At ITAC, we are gathering a community who are the people who do the technology, who serve those kinds of customers, and who are aware of the problems. We get them to talk to Industry Canada and Industry Canada consults the public. It use a website approach to get information on what is going on. It has other contacts as it rolls out the current plan to a whole range of communities.

Industry Canada should be able to get all those pieces together this year and map out the plan for the next five years.

Senator Moore: Do you have a current report that you can make available to this committee?

Mr. Courtois: No, I do not have a current report. As we tried to work on this last fall, we realized that too many of the pieces were still changing. In particular, the rollout of what the carriers are doing with the money the CRTC had them put aside, and the rollout of the current federal and provincial plans and which businesses will get what, was a matter of months away.

Those people know the technology. They know when the technology will be available, but the business side is being influenced quite a bit. We have decided to create a council within ITAC. We have advised them to let a few of these things sort themselves out. In the next month or two, we want to get them together and say how we will carry this information over to the government so that the government has the accurate picture and puts that in a plan this year.

Senator Mercer: I only have one question, but I want to give a very short preamble. You have talked about too many pieces changing. We are close to the end of this study, and we have to make some recommendations.

You mentioned that the current laws predate the Internet. How do we draft laws, policies or recommendations that account for what has happened since the last time laws were written, and also projecting to the future, so we can anticipate the changes that we all know are coming? How do we do that?

Ensuite, en nous fondant sur les propositions, les plans d'affaires et les progrès technologiques, nous devons décider dans quelle mesure, le cas échéant, le gouvernement canadien devra investir des fonds publics pour rejoindre les consommateurs individuels.

Je crois qu'il y aura un besoin; il y aura des lacunes à combler dans l'analyse de rentabilisation. Cependant, le besoin ne sera pas le même qu'il y a deux ou trois ans parce que, comme je l'ai dit, les entreprises progressent. Elles servent déjà ces consommateurs et le font de manière rentable.

Le sénateur Moore : Vous dites que nous devons décider et déterminer tout cela. Qui doit s'en charger? Tout semble évoluer très rapidement et les entreprises et les consommateurs ont du mal à suivre. Quand doit-on se lancer et faire le premier achat? Qui va déterminer tout cela, compte tenu de l'évolution des technologies et des modèles d'affaires que vous avez évoqués?

M. Courtois : À l'ACTI, nous rassemblons une communauté de gens qui élaborent la technologie, qui servent ces clients-là et qui connaissent les problèmes à surmonter. Nous les amenons à discuter avec Industrie Canada, et à son tour Industrie Canada consulte le public. Le ministère affiche sur son site web des renseignements sur tout ce qui se passe. Il a d'autres contacts et s'affaire à déployer le plan actuel dans un éventail de collectivités.

Industrie Canada devrait être en mesure de rassembler toutes les pièces du casse-tête cette année et d'établir la feuille de route pour les cinq prochaines années.

Le sénateur Moore : Avez-vous un rapport à jour que-vous pouvez communiquer à notre comité?

M. Courtois : Non, je n'ai pas de rapport à jour. Nous avons tenté d'y travailler l'automne dernier, mais nous nous sommes rendu compte que trop d'éléments étaient encore en changement. En particulier, la mise en place de systèmes par les compagnies à même l'argent que le CRTC les avait incitées à mettre de côté, et la mise en œuvre des actuels plans fédéral et provinciaux et la question de savoir quelles entreprises obtiendraient quels éléments, tout cela devait se décider dans les mois suivants.

Ces gens-là connaissent la technologie. Ils savent quand la technologie sera disponible, mais de fortes pressions s'exercent sur l'élément commercial. Nous avons décidé de créer un conseil au sein de l'ACTI. Nous leur avons conseillé de laisser tout cela se démêler. D'ici un mois ou deux, nous voulons les réunir pour décider comment nous allons transmettre cette information au gouvernement pour que celui-ci ait un tableau exact et élabore un plan cette année.

Le sénateur Mercer : Je n'ai qu'une seule question, mais je veux d'abord faire un bref préambule. Vous avez dit que trop d'éléments changeaient. Nous touchons au terme de notre étude et nous devons faire des recommandations.

Vous avez dit que la législation actuelle date d'avant Internet. Comment pouvons-nous élaborer des lois, des politiques ou des recommandations qui tiendraient compte de ce qui s'est passé depuis la dernière rédaction des lois, et aussi de l'avenir, de manière à anticiper les changements qui, nous le savons tous, sont inéluctables? Comment devons-nous nous y prendre?

I do not think that we want to come back and have this study again in 12, 18, 24 or 36 months. We would rather come back in 18 months and look at the good work we have done and recognize how forward thinking we were.

How do we take all of those historic things into account, as well as what is happening today and what is likely to happen, and anticipate what the government's role should be and how they have laws, regulations or rules that will affect the industry?

Mr. Courtois: The most important thing can you do is express the goal that public policy-makers should be leaders in this and set a path of where Canada wants to be in 2015 or 2017. For example, policy-makers could set the goal to have next-generation broadband capability available to all Canadians. We have to recognize that the way of getting there is absolutely within our reach and the means of doing it are getting better as technology and business models progress. There will probably be some need for public money; however, the most important thing is public leadership and public goals. The private sector actually aligns behind that a lot. People do not realize how often in the boardrooms of the nation people line up to the goals by the leaders of the country.

We have been able to achieve tremendous things. We wanted to eliminate our deficit. We did it. The rest of the world admires us for that. We wanted to have competitive tax rates, which we have, and other countries try to dig themselves out of debts much worse than ours. They will have a hard time eating away our advantage. Something like this next generation broadband is fundamental to the future of our economy. You set those objectives and recognize there will be more means of getting there. Legislation is obviously a domain where you can not only set the goal but also actually make the legislation.

It is obvious to everyone that we need to have 21st century copyright legislation and that legislation has to produce advantages for consumers and distributors.

Senator Martin: I apologize for being late. I missed the witness' presentation but I had a chance to look at your organization. I have a question regarding one of your priorities, which is eHealth.

My father was in the health system when, on a day when he had to have blood drawn from one hospital and then have to be transferred in an emergency situation, he had to go to the next health authority 10 minutes away and they had to draw more blood. Records do not follow the patient between health authorities. I think ensuring the system is more efficient is such an important area for the health of Canadians.

What progress have you made on this particular priority and could you talk a bit about how we could be helping the current system via technology?

Je ne crois pas que nous voulions revenir à la charge et refaire cette étude dans 12, 18, 24 ou 36 mois. Nous préférierions revenir dans 18 mois et admirer le bon travail que nous avons fait et nous féliciter de notre clairvoyance.

Comment prendre en compte toutes les données historiques, de même que ce qui se passe aujourd'hui et ce qui va probablement se passer, de manière à établir quel devrait être à l'avenir le rôle du gouvernement et déterminer quels lois, règlements ou règles devraient être en place pour orienter ce secteur?

M. Courtois : De toutes les mesures que vous pouvez prendre, la plus importante est d'affirmer l'objectif que les décideurs publics devraient être les chefs de file dans ce domaine et décider dans quelle voie le Canada doit s'orienter d'ici 2015 ou 2017. Par exemple, les décideurs pourraient fixer comme objectif de mettre à la disposition de tous les Canadiens la capacité de large bande de prochaine génération. Nous devons reconnaître que nous avons absolument les moyens d'y parvenir, que les outils à notre disposition s'améliorent à mesure que la technologie et la rentabilité progressent. Il faudra probablement injecter des fonds publics; cependant, le plus important, c'est le leadership du secteur public qui doit fixer des objectifs connus du public. Le secteur privé en tient compte énormément. Les gens ne se rendent pas compte à quel point les membres des conseils d'administration de la nation s'alignent souvent sur les grands objectifs fixés par les dirigeants du pays.

Nous avons à notre actif des réalisations extraordinaires. Nous voulions éliminer notre déficit. Nous l'avons fait. Le monde entier admire ce que nous avons fait dans ce dossier. Nous voulions des taux d'imposition compétitifs, et nous les avons, tandis que d'autres pays essaient de se sortir d'un endettement qui est bien pire que le nôtre. Ils auront du mal à nous rattraper. Cette prochaine génération de large bande est un élément essentiel pour l'avenir de notre économie. Vous fixez ces objectifs et prenez acte du fait qu'il y aura d'autres outils pour y parvenir. Dans le domaine législatif, non seulement vous pouvez fixer l'objectif, mais vous pouvez légiférer.

Il est évident pour tout le monde que nous devons nous doter d'une législation du droit d'auteur digne du XXI^e siècle et que cette législation doit comporter des avantages pour les consommateurs et les distributeurs.

Le sénateur Martin : Je m'excuse d'être en retard. J'ai raté l'exposé du témoin, mais j'ai eu l'occasion de me renseigner sur votre organisation. J'ai une question sur l'une de vos priorités, à savoir l'informatisation des dossiers de santé.

Mon père a fait l'expérience du secteur de la santé. Un jour qu'il devait subir une prise de sang dans un hôpital, il a dû être transféré en urgence dans un autre centre de santé situé à 10 minutes de là, et il a fallu lui faire une autre prise de sang. Les dossiers ne suivent pas le patient d'une autorité sanitaire à une autre. Je pense qu'il est extrêmement important pour la santé des Canadiens d'assurer une plus grande efficacité du système.

Quels progrès avez-vous accomplis dans ce dossier et pourriez-vous nous dire en quelques mots comment nous pourrions améliorer le système actuel au moyen de la technologie?

Mr. Courtois: It is in a handful of top priorities. If you are in the information technology industry and you experience dealing with the health care system, you are shocked at the waste and duplication. It is shocking how the practitioners in the system have their time wasted and how much they could better serve patients, which is what they want to do.

Many risks take place because of these multiple hand-offs. I come from the telephone industry. I remember the days when we decided to sell DSL service for a certain price per month that was like \$15 less than was being charged. We came to our network people and said, "You just need to have the cost fit the price we think we can set it at." They said, "We will go back through every step along the way. We will take away all the hand-offs. We will automate it all."

When you have anything to do with IT, you are shocked. I do not think Canadians know that their system is as backwards as it is. The doctors feel it.

In the last few years, all players in the system realize that they absolutely have to get into a digitized system. We have made investments in some of the big back office systems that have to be created. Now the shift is taking place. It is time to focus more attention on the point of care, not only in the hospital, but also in doctors' offices. I think 80 per cent of the encounters with the health care system are in doctors' offices rather than in clinics.

When a person presents in emergency or visits a specialist, the doctors should not have to guess whether the patient has had certain tests, or what kind of medication the patient is taking. Often, out of prudence, the doctor orders another set of tests. People should not have to walk around with their x-rays. That is changing.

At the moment, inside the system, everyone realizes this has to be done. As when we digitized the phone system, huge savings and improvements are to be made when more of the pieces come together. There is an electronic health record; the doctor has an electronic medical record; and they interface easily when a person goes into hospital.

Currently, there is great realization of the need for electronic records and much frustration that we are not there yet. Trying to do anything in the health care system is very complicated because of all the people and interests involved. We are moving in the right direction. Approximately 75 per cent of the \$500 million allocated in this year's and last year's budget to Canada Health Infoway will go for electronic medical records in doctors' offices that, hopefully, will meet a standard where they are reasonably interoperable. There is a patchwork among our provinces. The Infoway money is added to money that provinces are already spending to multiply the impact. There is more to come on that issue. We are glad for the realization of need.

M. Courtois : Cela fait partie d'une poignée de priorités. Quiconque travaille dans le secteur des technologies de l'information et fait l'expérience du réseau de la santé n'en revient pas du gaspillage et des doublages. Il est choquant de voir à quel point les praticiens dans ce réseau doivent perdre du temps et à quel point ils pourraient mieux servir les patients, ce qui est leur but.

On prend beaucoup de risques à cause des multiples transferts. Je viens du secteur téléphonique. Je me rappelle l'époque où nous avons décidé de vendre le service DSL à un certain prix mensuel qui était d'environ 15 \$ de moins que ce qu'on devait payer. Nous avons dit à nos responsables du réseau : « Vous devez faire en sorte que le coût corresponde au prix que nous pensons pouvoir demander. » Ils ont rétorqué : « Nous allons revoir toutes les étapes du processus et supprimer tous les transferts. Nous allons tout automatiser. »

Quiconque travaille de près ou de loin dans le domaine des TI ne peut manquer d'être scandalisé. Je ne pense pas que les Canadiens savent que leur réseau est aussi arriéré. Les médecins le sentent.

Ces dernières années, tous les intervenants dans le réseau se sont rendu compte qu'il faut absolument mettre au point un système numérique. Nous avons fait des investissements dans les grands systèmes centralisés qu'il faut créer. Nous sommes maintenant à un point tournant. Le temps est venu de consacrer plus d'attention aux points de service, pas seulement à l'hôpital, mais aussi dans les cabinets des médecins. Je pense que 80 p. 100 des consultations dans le réseau de la santé se font dans les cabinets des médecins plutôt que dans des cliniques.

Quand une personne se présente à l'urgence ou consulte un spécialiste, les médecins ne devraient pas avoir à deviner si le patient a subi certains tests ou quels médicaments il prend déjà. Souvent, par prudence, le médecin ordonne une autre série de tests. Les gens ne devraient pas avoir à se promener avec leurs radiographies sous le bras. Tout cela est en train de changer.

À l'heure actuelle, à l'intérieur du réseau, tout le monde se rend compte que cela doit se faire. Exactement comme quand nous avons numérisé le réseau téléphonique, des économies et des améliorations gigantesques nous attendent quand nous aurons mis en harmonie tous les éléments du système. Il y aura un dossier de santé électronique; le médecin aura un dossier médical électronique; et l'interface sera facile quand une personne est hospitalisée.

À l'heure actuelle, on est vivement conscient du besoin de dossiers électroniques et on ressent beaucoup de frustration parce que nous n'y sommes pas encore. C'est très compliqué de faire quoi que ce soit dans le domaine de la santé à cause de la multitude de gens et d'intérêts en cause. Nous sommes dans la bonne voie. Environ 75 p. 100 des 500 millions de dollars consacrés dans les budgets de cette année et de l'année dernière à l'Inforoute Santé du Canada serviront à informatiser les dossiers médicaux dans les cabinets de médecins et il faut espérer que le tout sera suffisamment uniformisé pour obtenir une interopérabilité raisonnable. Le système est disparate d'une province à l'autre. L'argent de l'inforoute s'ajoute à l'argent que

There is much talk about our health care system not being sustainable and gobbling up all our money. We do not want to get into the debate whether you should use the private sector or the public sector. The U.S. experience of using the private sector seems to be more expensive rather than less; that is not the solution. The U.S. spends 50 per cent more per capita on health care than Canada does. Therefore, we could spend more without causing bankruptcy.

However, if we digitize the health care system and give people the tools to take advantage of that, we will eat up much of the feared cost increases and soak up all our revenues in running a more efficient system. It will result in a completely different wave of wellness where we can proactively manage health. Patients will be more involved in managing their health care. You will have another set of gains in costs to the system, which is even more important as our population ages.

The Chair: I must repeat to Mr. Courtois, we asked him many times to adapt his calendar to ours. We are happy we could accommodate our mutual calendars. You are also the last witness on this study. We will go into the phase of writing the report.

[Translation]

I thank you for being here. You are now free to go, if you please.

[English]

While Mr. Courtois departs, the committee has two or three informal items to deal with immediately.

We expect Senator MacDonald's bill on vehicles to be sent to this committee over the next few weeks. Senator Mercer will be the critic. Therefore, we will alternate between the report on telecom and the bill. This probably will not happen before next Tuesday. Unless something dramatic happens, we will not meet on Tuesday morning.

Next Wednesday evening, we will discuss the next subject for future committee debate.

I will free all of you except Senator Frum and Senator Housakos. We will have a steering committee meeting to give a mandate to Senator Mercer.

(The committee adjourned.)

les provinces dépensent déjà, de manière à en multiplier l'impact. Il faudra en faire davantage dans ce dossier. Nous sommes contents que l'on ait pris conscience du besoin.

On entend beaucoup dire que notre système de soins de santé engloutit tout notre argent et que la situation est insoutenable à terme. Nous ne voulons pas nous lancer dans le débat à savoir s'il faudrait recourir au secteur privé ou au secteur public. On a fait l'expérience aux États-Unis et le secteur privé semble coûter plus cher et non pas moins cher; ce n'est pas une piste de solution. Les États-Unis dépensent 50 p. 100 de plus par habitant pour les soins de santé que le Canada. Nous pourrions donc dépenser davantage sans provoquer la faillite.

Cependant, si nous numérisons le réseau de soins de santé et donnons aux gens les outils voulus pour en tirer profit, nous effacerons d'un coup une grande partie de l'augmentation de coût tellement redoutée en exploitant un système plus efficient. Il en résultera une situation complètement différente où nous pourrions gérer la santé de manière proactive en tendant vers le mieux-être. Les patients seront plus engagés dans la gestion de leurs propres soins de santé. On réalisera encore des gains sur le plan du coût du système, ce qui est d'autant plus important que notre population vieillit.

Le président : Je dois répéter à M. Courtois que nous lui avons demandé très souvent d'adapter son calendrier au nôtre. Nous sommes heureux d'avoir pu prendre des arrangements mutuellement satisfaisants. Vous êtes par ailleurs le dernier témoin dans le cadre de cette étude. Nous allons maintenant passer à la rédaction du rapport.

[Français]

Je tiens à vous remercier de votre présence. Nous allons maintenant vous libérer, si vous le permettez.

[Traduction]

Pendant que M. Courtois prend congé, le comité doit s'occuper immédiatement de deux ou trois affaires administratives.

On s'attend à ce que le projet de loi du sénateur MacDonald sur les véhicules soit renvoyé à notre comité d'ici quelques semaines. Le sénateur Mercer sera le porte-parole. Par conséquent, nous alternerons entre le rapport sur les télécommunications et le projet de loi. Cela n'arrivera probablement pas avant mardi prochain. À moins de revirement spectaculaire, nous ne nous réunirons pas mardi matin.

Mercredi soir prochain, nous discuterons des travaux futurs du comité.

Je vous donne congé à tous sauf au sénateur Frum et au sénateur Housakos. Nous allons maintenant avoir une réunion du comité directeur pour donner un mandat au sénateur Mercer.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Wednesday, April 28, 2010

Information Technology Association of Canada:

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer;
Brendan Glauser, Manager, Communications.

TÉMOINS

Le mercredi 28 avril 2010

Association canadienne de la technologie de l'information :

Bernard Courtois, président et directeur général;
Brendan Glauser, gestionnaire, Communications.





Third Session
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Wednesday, May 12, 2010 (in camera)
Tuesday, June 1, 2010
Wednesday, June 2, 2010

Le mercredi 12 mai 2010 (à huis clos)
Le mardi 1^{er} juin 2010
Le mercredi 2 juin 2010

Issue No. 3

Fascicule n^o 3

Fifth meeting on:

The emerging issues related to its communications
mandate — wireless sector

Cinquième réunion concernant :

Les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine
des communications — le secteur du sans-fil

and

et

First and second (final) meetings on:

Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act
and the Canadian Environment Protection Act 1999

Première et deuxième (dernière) réunions concernant :

Le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité
automobile et la Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)

INCLUDING:

THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Special study budget 2010-2011 — Wireless sector)

Y COMPRIS :

LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget pour étude spéciale 2010-2011 — Secteur du sans-fil)

THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-5)

LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-5)

APPEARING:

The Honourable John Baird, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

COMPARAÎT :

L'honorable John Baird, C.P., député,
ministre des Transports, de l'Infrastructure et
des Collectivités

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members
(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Comeau (*June 3, 2010*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Meighen (*June 3, 2010*).

The Honourable Senator Comeau replaced the Honourable Senator MacDonald (*June 2, 2010*).

The Honourable Senator Meighen replaced the Honourable Senator Frum (*June 2, 2010*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Kochhar (*May 31, 2010*).

The Honourable Senator Kochhar replaced the Honourable Senator Plett (*May 31, 2010*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos
et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office
(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Comeau (*le 3 juin 2010*).

L'honorable sénateur Frum a remplacé l'honorable sénateur Meighen (*le 3 juin 2010*).

L'honorable sénateur Comeau a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 2 juin 2010*).

L'honorable sénateur Meighen a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 2 juin 2010*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Kochhar (*le 31 mai 2010*).

L'honorable sénateur Kochhar a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 31 mai 2010*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 12, 2010:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald, seconded by the Honourable Senator Duffy, for the second reading of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Johnson, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 12 mai 2010 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald, appuyée par l'honorable sénateur Duffy, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Johnson, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, May 12, 2010

(6)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met in camera this day at 12:04 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (12).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 16, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 92(2)(c), the committee considered a draft budget.

At 12:06 p.m., the committee suspended.

At 12:07 p.m., the committee resumed in public.

It was agreed that the following special study budget application (wireless sector) for the fiscal year ending March 31, 2011 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Summary of Expenditures	
Professional and other services	\$ 16,300
Transportation and Communications	—
All other expenditures	1,070
TOTAL	\$ 17,370

At 12:10 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 1, 2010

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (10).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 12 mai 2010

(6)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 12 h 4, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (12).

Également présent : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 mars 2010, le comité poursuit son étude sur les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur du sans-fil. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine l'ébauche d'un budget.

À 12 h 6, la séance est suspendue.

À 12 h 7, le comité reprend ses travaux en séance publique.

Il est convenu que la demande de budget (étude spéciale sur le secteur du sans-fil) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 soit approuvée et présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Résumé des dépenses	
Services professionnels et autres	16 300 \$
Transport et communications	—
Autres dépenses	1 070 \$
TOTAL	17 370 \$

À 12 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 1^{er} juin 2010

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (10).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee began its study on Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act 1999.

APPEARING:

The Honourable John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation;

Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs.

Environment Canada:

John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs;

Josée Lavergne, Manager, Air Pollutant Regulatory Development Section, Transportation Division.

Mr. Baird made statement and, together with Mr. Ram, answered questions.

At 9:55 a.m., the committee suspended.

At 9:56 a.m., the committee resumed.

Mr. Moffet answered questions.

At 10:01 a.m., pursuant to rule 92(2)(f), the committee resumed in camera to consider a draft report.

It was agreed that the committee acquire a domain name for the release of the wireless report.

The chair informed members of the decision by the Subcommittee on Agenda and Procedure to award a contract for the production of a video and development of a website for the release of the wireless report.

At 10:18 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité entreprend l'examen du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

COMPARAÎT :

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile;

Kim Benjamin, directrice, Programmes de sécurité routière.

Environnement Canada :

John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires

Josée Lavergne, gestionnaire, Section de l'élaboration des règlements sur les polluants atmosphériques, Division du transport.

M. Baird fait une déclaration, puis avec l'aide de M. Ram, répond aux questions.

À 9 h 55, la séance est suspendue.

À 9 h 56, la séance reprend.

M. Moffet répond aux questions.

À 10 h 1, conformément à l'article 92(2)f du Règlement, le comité se réunit à huis clos pour examiner un projet de rapport.

Il est convenu que le comité fasse l'acquisition d'un nom de domaine pour la diffusion du rapport sur le secteur du sans-fil.

Le président informe les membres de la décision du Sous-comité du programme et de la procédure d'accorder un contrat pour la création d'une vidéo et d'un site web en vue de la diffusion du rapport sur le secteur du sans-fil.

À 10 h 18, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, June 2, 2010
(8)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:48 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Comeau, Dawson, Fox, P.C., Housakos, Martin, Meighen, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (11).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act 1999.

WITNESSES:

Canadian Association of Vehicle of Importers:

Dale Leier, Managing Director.

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark Nantais, President.

The chair made opening statements.

Mr. Leier and Mr. Nantais each made a presentation and answered questions.

At 7:20 p.m., the committee suspended.

At 7:45 p.m., the committee resumed in room 2, Victoria Building.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

OTTAWA, le mercredi 2 juin 2010
(8)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Comeau, Dawson, Fox, C.P., Housakos, Martin, Meighen, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (11).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son examen du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

TÉMOINS :

Canadian Association of Vehicle Importers :

Dale Leier, directeur général.

Association canadienne des constructeurs de véhicules :

Mark Nantais, président.

Le président ouvre la séance.

MM. Leier et Nantais font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 20, la séance est suspendue.

À 19 h 45, la séance reprend dans la pièce 2 de l'édifice Victoria.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

It was agreed, that the chair report the bill to the Senate without amendments.

At 7:46 p.m., the committee suspended.

At 7:47 p.m., pursuant to rule 92(2)(f), the committee proceeded in camera to consider a draft report.

It was agreed that the committee adopt the draft report and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final text of report.

It was agreed that the chair be empowered to approve the website and graphic design of the final report.

At 8:13 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat, sans amendement.

À 19 h 46, la séance est suspendue.

À 19 h 47, conformément à l'article 92(2)f) du Règlement, la séance reprend à huis clos pour examiner un projet de rapport.

Il est convenu que le comité adopte le projet de rapport et que le Sous-comité du programme et de la procédure en approuve la version finale.

Il est convenu que le président soit autorisé à approuver le site web et la conception graphique du rapport final.

À 20 h 13, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, May 27, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SECOND REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on March 16, 2010 to examine and report on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2011 and requests, for the purpose of such study, that it be empowered to engage the services of such counsel, technical, clerical and other personnel as may be necessary.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 27 mai 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité a été autorisé par le Sénat mardi 16 mars 2010 à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, demande respectueusement des fonds pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à embaucher tout conseiller juridique et personnel technique, de bureau ou autre dont il pourrait avoir besoin.

Conformément au chapitre 3:06, article 2(1)c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

**SPECIAL STUDY ON CURRENT ON EMERGING
ISSUES RELATED TO ITS COMMUNICATIONS
MANDATE — WIRELESS SECTOR**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 16, 2010:

The Honourable Senator Housakos moved, seconded by the Honourable Senator Greene:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its communications mandate and on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries;

That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Second Session of the Fortieth Parliament be referred to the committee; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 22, 2010 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**
**EXAMEN DES ENJEUX ÉMERGENTS LIÉS À SON
MANDAT DANS LE DOMAINE DES
COMMUNICATIONS — LE SECTEUR DU SANS-FIL**
**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2011**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 16 mars 2010 :

L'honorable sénateur Housakos propose, appuyé par l'honorable sénateur Greene,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux liés à son mandat en matière de communications et au secteur du sans-fil, notamment l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle du sans-fil dans l'édification de la nation, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles dans ce secteur, ainsi que le développement de ce secteur au Canada comparativement au développement à l'étranger;

Que les documents reçus, les témoignages entendus et les travaux accomplis par le comité sur ce sujet depuis le début de la deuxième session de la quarantième législature soient renvoyés au comité;

Que le comité fasse périodiquement rapport de la question au Sénat, avec présentation d'un rapport final au plus tard le 22 juin 2010, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 16,300
Transportation and Communications	0
All Other Expenditures	<u>1,070</u>
TOTAL	\$ 17,370

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Wednesday, May 12, 2010.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	16 300 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	<u>1 070</u>
TOTAL	17 370 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mercredi 12 mai 2010.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date	Dennis Dawson Chair, Standing Senate Committee on Transport and Communications
------	--

Date	Dennis Dawson Président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications
------	---

Date	David Tkachuk Chair, Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration
------	---

Date	David Tkachuk Président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration
------	---

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

SPECIAL STUDY ON CURRENT ON EMERGING ISSUES RELATED TO ITS
COMMUNICATIONS MANDATE — WIRELESS SECTOR

EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011

GENERAL EXPENSES

PROFESSIONAL AND OTHER SERVICES

1. Graphic Designer — <i>sole-sourcing</i> (0303)	5,500	
2. Video package production — <i>sole-sourcing</i> (0304)	3,000	
3. Website — <i>sole sourcing</i> (0303)	7,800	
Sub-total		\$16,300

ALL OTHER EXPENDITURES

OTHER

1. Purchase of domain name (0276)	70	
2. Miscellaneous expenses (0798)	1 000	
Sub-total		\$1,070

Total of General Expenses \$17,370

Grand Total \$17,370

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk,
Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

EXAMEN DES ENJEUX ÉMERGENTS LIÉS À SON MANDAT DANS LE DOMAINE DES COMMUNICATIONS —
LE SECTEUR DU SANS-FIL

EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2011

DÉPENSES GÉNÉRALES

SERVICES PROFESSIONNELS ET AUTRES

1. Graphiste — fournisseur exécutif (0303)	5 500	
2. Production video — fournisseur exécutif (0304)	3 000	
3. Achat d'un site Web — fournisseur exécutif (0303)	7 800	
Sous-total		16 300 \$

AUTRES DÉPENSES

AUTRES

1. Achat d'un nom de domaine enregistré (0276)	70	
3. Frais divers (0798)	1 000	
Sous-total		1 070 \$

Total des dépenses générales 17 370 \$

Grand Total 17 370 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale,
Direction des comités

Date

Nicole Proulx, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, May 27, 2010

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2011 for the purpose of its special study on current on emerging issues related to its communications mandate — wireless sector, as authorized by the Senate on Tuesday, March 16, 2010. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$ 16,300
Transportation and Communications	0
All Other Expenditures	<u>1,070</u>
Total	\$ 17,370

Respectfully submitted,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 27 mai 2010

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 aux fins de leur étude spéciale sur l'Examen des enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications — le secteur sans-fil, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 16 mars 2010. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres	16 300 \$
Transports et communications	0
Autres dépenses	<u>1 070</u>
Total	17 370 \$

Respectueusement soumis,

Thursday, June 3, 2010

Le jeudi 3 juin 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

THIRD REPORT

TROISIÈME RAPPORT

Your committee, to which was referred Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environment Protection Act, 1999, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, May 12, 2010, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Votre comité auquel a été renvoyé le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 12 mai 2010, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 1, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to study Bill S-5, an Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable Senators, I would now like to call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Thank you for being here today. This morning, we will begin our study of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999, that is before our committee.

[*English*]

This constitutes the beginning of our examination of this bill and will set the stage for our work over the next few meetings.

This morning, we are pleased to welcome before the committee The Honourable John Baird, Minister of Transport, Infrastructure and Communities. Accompanying the minister are his officials, Mr. Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation; and Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs.

Colleagues, as we only have a half an hour with the minister, I would appreciate your cooperation in keeping your questions succinct.

Mr. Baird, I invite you to make some opening remarks, after which there will be questions from senators.

[*Translation*]

Hon. John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you very much, Mr. Chair. I am very happy to be here with you today.

[*English*]

I can either make some opening remarks or we can move into questions.

The Chair: Please proceed with opening remarks.

Mr. Baird: I am pleased to be here today to talk about Bill S-5. This is a bill to allow Canada to meet its requirements under the North American Free Trade Agreement concerning the trade of vehicles. Both the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act need to be amended. In 1992, NAFTA was signed. The goal was to eliminate trade investment barriers between our three countries. This agreement came into effect on January 1, 1994, laying the foundations for strong economic growth and prosperity for all three countries.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 1^{er} juin 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, pour étudier le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Ce matin, nous allons débiter notre étude sur le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

Nous commençons aujourd'hui notre examen de ce projet de loi et nous planterons le décor pour nos prochaines réunions.

C'est avec plaisir que nous accueillons ce matin l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Deux de ses collaborateurs accompagnent le ministre : M. Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile; et M. Kim Benjamin, directeur des programmes de la sécurité routière.

Chers collègues, puisque le ministre n'a qu'une demi-heure à nous consacrer, je vous serais reconnaissant de poser des questions succinctes.

Monsieur Baird, je vous invite à faire une déclaration, après quoi les sénateurs vous poseront des questions.

[*Français*]

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci beaucoup, monsieur le président. C'est un grand plaisir d'être ici avec vous aujourd'hui.

[*Traduction*]

Je peux faire une déclaration ou nous pouvons passer tout de suite aux questions.

Le président : Veuillez faire une déclaration.

M. Baird : Je suis ravi d'être avec vous aujourd'hui pour échanger sur le projet de loi S-5. Ce projet de loi permettra au Canada de respecter ses obligations, aux termes de l'Accord de libre-échange nord-américain, concernant le commerce des véhicules. Il est temps de modifier la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. La signature de l'ALENA remonte à 1992. On voulait alors éliminer les obstacles au commerce et aux investissements entre nos trois pays. L'accord, qui est entré en vigueur le 1^{er} janvier 1994, jetait les bases d'une forte croissance économique et de la prospérité pour les trois pays.

Since that time, NAFTA has demonstrated how free trade increases wealth and competitiveness, delivering real benefits to families, workers, manufacturers and consumers. The automotive provision of NAFTA came into force January 1, 2009. This provision requires each country to accept the importation of used vehicles from the other two.

The Motor Vehicle Safety Act regulates the safety of vehicles allowed into the Canadian fleet. It specifically regulates the manufacturing and importation of motor vehicles and motor vehicle equipment, namely tires and car seats, to reduce the risk of death and injury to property damage and to the environment. Currently, imported vehicles older than 15 years may be imported from any country and are not required to meet safety or emission standards. However, for vehicles less than 15 years old, the Motor Vehicle Safety Act currently only allows for the importation of used vehicles from the United States.

The proposed changes will require that used vehicles less than 15 years old be permitted to be imported to Canada from Mexico. To meet this goal, there are three proposed changes with respect to our act. Bill S-5 is proposing an amendment to the definition of "vehicle" to harmonize the definitions between the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act. Subsection 7(2) of the Motor Vehicle Safety Act will be amended to include the importation of used vehicles from Mexico, in addition to the current provision which allows the importation of U.S. used vehicles. There is also a condition stipulated in the proposed revision to the Motor Vehicle Safety Act to clarify and establish a time period by which the vehicle must be modified, inspected and certified before it is licensed to be used in Canada.

It is important to note that neither the NAFTA requirements nor the proposed amendments in our bill affect the importation of new vehicles or vehicles that are 15 or more years of age. Furthermore, a regulator of imported vehicles must inspect all vehicles. Only vehicles that meet Canadian vehicle standards will be accepted into our fleet.

Since the coming into force date of NAFTA, the January 1, 2009, date has passed, so there is an urgent need to amend both the Motor Vehicle Safety Act and the CEPA so that we become fully compliant with NAFTA. The benefits of the proposed amendment to the two acts are: Canada will be able to meet its NAFTA obligations and be compliant with NAFTA, and it will permit us to be subject to trade challenges or penalties; by opening the borders with respect to trade with Mexico, the Canada public will have a wider selection of vehicles to choose from.

Depuis, l'ALENA a montré comment le libre-échange contribue à la hausse du niveau de vie et augmente la compétitivité, apportant de réels avantages aux familles, aux travailleurs, aux fabricants et aux consommateurs. La disposition de l'ALENA visant le secteur automobile est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2009. En vertu de cette disposition, chaque pays doit accepter l'importation de véhicules usagés des deux autres pays.

La Loi sur la sécurité des véhicules automobiles régit la sécurité des véhicules permis dans le parc canadien. Elle régit plus particulièrement la fabrication et l'importation de véhicules automobiles et d'équipement pour véhicules automobiles, notamment les pneus et les ensembles de retenue pour enfants, dans le but de réduire les risques de perte de vie, de blessure et de dommage aux biens et à l'environnement. À l'heure actuelle, les véhicules de plus de 15 ans peuvent être importés de n'importe quel pays et ne sont pas tenus de respecter les normes relatives à la sécurité ou aux émissions. Toutefois, dans le cas des véhicules de moins de 15 ans, la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles ne permet que l'importation de véhicules usagés des États-Unis.

Grâce aux modifications proposées, l'importation au Canada de véhicules usagés de moins de 15 ans en provenance du Mexique sera permise. À cet égard, il est proposé d'apporter trois modifications à notre loi. Le projet de loi S-5 propose de modifier la définition de « véhicule » afin d'harmoniser les définitions contenues dans la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Le paragraphe 7(2) de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles sera modifié afin d'y ajouter l'importation de véhicules usagés du Mexique, en plus de l'importation de véhicules usagés des États-Unis, que permet la disposition actuelle. La révision proposée de la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles prescrit aussi une condition afin de préciser et de fixer un délai pour la modification, l'inspection et la certification d'un véhicule avant qu'il puisse être immatriculé au Canada.

Il importe de noter que ni les exigences de l'ALENA ni les modifications proposées à notre loi n'ont une incidence sur l'importation de nouveaux véhicules ou de véhicules qui ont 15 ans ou plus. En outre, un organisme de réglementation des véhicules importés doit inspecter tous les véhicules. Seuls les véhicules qui respectent les normes des véhicules automobiles du Canada seront acceptés dans notre parc.

Étant donné que la date d'entrée en vigueur des dispositions de l'ALENA, c'est-à-dire le 1^{er} janvier 2009, est déjà passée, il est urgent de modifier la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles et la LCPE pour que le Canada respecte pleinement ses obligations en vertu de l'ALENA. Parmi les avantages des modifications proposées à ces deux lois, mentionnons que le Canada sera en mesure de respecter ses obligations aux termes de l'ALENA et de se conformer à l'accord, et qu'il évitera ainsi d'avoir à faire face à des contestations commerciales et des sanctions; en ouvrant les frontières au commerce avec le Mexique, la population canadienne pourra choisir parmi une plus vaste sélection de véhicules.

I do not believe there is a line waiting list of Canadians lining up to buy these vehicles. However, we want to be in compliance with NAFTA. I and my colleagues from the department are at your disposal to answer questions.

Senator Housakos: Could you outline the differences, in terms of environmental requirements, between Mexico, Canada and the United States now on used cars, so that when cars are being traded among the three countries, we know of them? Are there major differences right now in the various environmental acts?

Mr. Baird: There are two areas. One is vehicle safety standards and the other is environmental. I will ask my colleague to respond.

Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle Regulation, Transport Canada: Canada that requires that vehicles sold in Canada or imported into Canada meet vehicle safety standards. For example, passenger cars have to meet 40 standards and this applies to vehicles sold in Canada or imported into Canada.

There are separate environmental requirements, which I would refer to my colleagues from Environment Canada. That is important from the perspective of safeguarding Canadians, both in terms of physical safety as well as the health and environmental impacts.

Mr. Baird: We obviously want environmental and safety standards to be compliant, which may require modification, for example, something like day running lights. In Ontario, whenever you have to get a new registration, you have to have the vehicle safety checked and there is an existing regime there. Both on the environmental side and safety side, they would have to be compliant.

Some of the standards are lower in the other countries. We have a high set of standards. Increasingly, though, they are coming into sync. On the environment side, we are harmonizing our standards with the United States so that vehicles are particular to those manufactured here. I have a personal car and a work car. My personal car was made in Lansing, Michigan, and work car was made in Oshawa. The cars go back and forth, sometimes a dozen times, so there are benefits to harmonization.

Senator Cochrane: Where will these standards be "fixed;" will it be in Mexico, when they come into Canada or before they come into Canada?

Mr. Baird: It is their choice. I suspect most modifications would be done in Canada, though.

Mr. Ram: It would be their choice. Once they are modified, they have to be inspected in Canada.

Senator Cochrane: Will they be modified in Mexico or Canada?

Je ne crois pas qu'il y ait une liste d'attente pour acheter ces véhicules au Canada. Toutefois, nous voulons nous conformer à l'ALENA. Mes collègues du ministère et moi-même répondront volontiers à vos questions.

Le sénateur Housakos : Pourriez-vous nous donner un aperçu des différences actuelles entre le Mexique, le Canada et les États-Unis en ce qui a trait aux exigences environnementales imposées aux voitures usagées, afin que nous sachions à quoi sont assujetties les voitures qui sont échangées entre les trois pays? Y a-t-il actuellement de profondes différences entre les diverses lois sur l'environnement?

M. Baird : Il y a deux domaines : les normes de sécurité et les normes environnementales. J'invite mon collègue à répondre.

M. Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Transports Canada : Le Canada exige que les véhicules vendus ou importés au Canada satisfassent aux normes de sécurité des véhicules. Par exemple, les automobiles doivent respecter 40 normes, qu'il s'agisse des véhicules vendus ou importés au Canada.

Il existe aussi des obligations distinctes en matière d'environnement, sur lesquelles mes collègues d'Environnement Canada pourront vous renseigner. Ces exigences sont importantes pour la sécurité physique et la santé de la population canadienne ainsi que pour la prévention des incidences environnementales.

M. Baird : Nous voulons évidemment que les normes en matière d'environnement et de sécurité soient conformes, ce qui pourrait exiger des modifications, par exemple l'obligation d'ajouter des phares de jour. En Ontario, il faut procéder à une vérification de sécurité pour obtenir une nouvelle immatriculation; il y a déjà un régime en place dans cette province. Que ce soit sur le plan de l'environnement ou de la sécurité, les véhicules doivent être conformes.

Certaines des normes sont moins rigoureuses dans les deux autres pays. Nous avons des normes exigeantes. Toutefois elles sont de plus en plus harmonisées. En ce qui a trait à l'environnement, nous harmonisons nos normes avec celles des États-Unis afin que les véhicules soient conformes dans les deux pays. J'ai une voiture personnelle et une autre pour mes activités professionnelles. La première a été fabriquée à Lansing, au Michigan, tandis que l'autre a été fabriquée à Oshawa. Les voitures traversent la frontière, parfois une douzaine de fois, de sorte que l'harmonisation a ses avantages.

Le sénateur Cochrane : Où va-t-on apporter les correctifs pour répondre aux normes? Est-ce que ce sera au Mexique, lorsque les véhicules arrivent au Canada ou encore avant qu'ils entrent au Canada?

M. Baird : C'est leur choix. Je soupçonne cependant que la plupart des modifications seront faites au Canada.

M. Ram : Ce serait à eux de choisir. Une fois modifiés, les véhicules doivent être inspectés au Canada.

Le sénateur Cochrane : Seront-ils modifiés au Mexique ou au Canada?

Mr. Baird: It is their choice. I suspect most will be done in Canada because most people would be more familiar with Canadian standards.

Senator Cochrane: Therefore, you can buy a car and bring it over and modify it here. As long as it meets the standards, it will be okay.

Mr. Baird: If it required modifications. Some may not.

Mr. Ram: It is important that it be capable of being modified before it is let through the border.

Mr. Baird: Let me use an example. A Canadian businesswoman has her own car and works in Mexico. She comes back to Canada and wants to bring it with her. That is the sort of anecdotal story I hear from Canadians around the world. It is not so much that they choose to go to Mexico and buy a vehicle; they just want the flexibility to bring the car back, particularly if it is a specialty car or a sports car or something that is particularly important model to them.

For example, I talked to a Canadian who was working in the United Arab Emirates and he has a Mercedes. The market for a Mercedes in the UAE has collapsed, so he could not sell it if he wanted to, so he wants to bring it back here. In that case, he has major problems.

Senator Cochrane: Would that apply here?

Mr. Baird: In that case, it would not need to be modified; it would meet our standards for Mercedes.

Senator Plett: The arrangement would be very similar to what we have with the United States, would it not? I bought a vehicle this last weekend in Oklahoma that was built Canada. Some modifications had to be done, and I was given the choice of having it done there or here. Mexico would not be any different, would it?

Mr. Baird: No.

Senator Mercer: If Senator Plett is buying cars in Oklahoma, the Manitoba Motor Dealers Association will be very disappointed.

Thank you for your presentation, minister. As you know, I do not have a major objection to the bill. However, I am a little confused by the fact that you talked about an urgent need to pass this bill. Did the President of Mexico raise this matter with the Prime Minister in his meetings last week?

Mr. Baird: It was not at the top of the agenda.

Senator Mercer: The urgency of it is not as urgent as other trade irritants might be between Mexico and Canada.

Mr. Baird: We would like it to pass expeditiously. At the same time, we want the Senate to do its proper due diligence.

M. Baird : C'est à eux de choisir. J'estime que la plupart des modifications seront faites au Canada parce que la plupart des gens y connaissent mieux les normes canadiennes.

Le sénateur Cochrane : C'est donc dire que vous pouvez acheter une auto, l'importer et la modifier ici. Pour autant qu'elle satisfasse aux normes, il n'y aura pas de problème.

M. Baird : Si elle devait exiger des modifications. Ce n'est pas toujours le cas.

M. Ram : Il importe de s'assurer qu'elle puisse être modifiée avant de la laisser franchir la frontière.

M. Baird : Prenons un exemple : une femme d'affaires canadienne possède sa propre voiture et travaille au Mexique. Elle rentre au Canada et veut rapporter sa voiture. C'est le type d'histoire que me content des Canadiens partout dans le monde. Ce n'est pas tellement qu'ils choisissent d'aller au Mexique et d'y acheter un véhicule; ils veulent seulement pouvoir rapporter l'auto, surtout s'il s'agit d'un véhicule hors série, d'une voiture sport ou d'un modèle qui leur importe particulièrement.

Par exemple, j'ai parlé avec un Canadien qui travaillait aux Émirats arabes unis et qui possédait une Mercedes. Le marché des Mercedes aux Émirats s'est effondré, de sorte qu'il lui serait impossible de la vendre; il veut donc la rapporter ici. C'est là qu'il se heurte à d'importants problèmes.

Le sénateur Cochrane : Les modifications s'appliqueraient-elles ici?

M. Baird : Dans ce cas précis, la voiture n'aurait pas à être modifiée; elle satisferait à nos normes concernant les Mercedes.

Le sénateur Plett : Cela ressemblerait beaucoup à l'arrangement que nous avons avec les États-Unis, n'est-ce pas? La fin de semaine dernière, j'ai acheté une auto en Oklahoma, qui avait été construite au Canada. Il fallait y apporter certaines modifications et on m'a offert le choix de les faire là-bas ou ici. Ce ne serait pas différent au Mexique, n'est-ce pas?

M. Baird : Non.

Le sénateur Mercer : Si le sénateur Plett achète des voitures en Oklahoma, la Manitoba Motor Dealers Association sera très déçue.

Merci pour votre exposé, monsieur le ministre. Comme vous le savez, je ne m'oppose pas fondamentalement à ce projet de loi. Toutefois, je me demande pourquoi vous avez dit qu'il fallait l'adopter de toute urgence. Le président du Mexique a-t-il abordé cette question avec le premier ministre lors de leur rencontre la semaine dernière?

M. Baird : Ce n'était pas une priorité.

Le sénateur Mercer : L'urgence n'est pas du même ordre que dans le cas des autres différends commerciaux entre le Mexique et le Canada.

M. Baird : Nous aimerions procéder sans tarder. Par ailleurs, nous voulons que le Sénat respecte ses principes de diligence raisonnable.

Senator Mercer: We will do that. In my review of the documents provided by officials, I have a difficult time understanding why we are rushing to pass this bill at this time.

Mr. Baird: We are showing a degree of good faith by not throwing it into an omnibus bill, which allows you the ability to give it due consideration. When I heard that you were the Liberal senator working on it, I said: Let us do that for Senator Mercer.

Senator Mercer: I found only one person who is anxious to import a vehicle from Mexico.

Mr. Baird: Is it Senator Dawson?

Senator Mercer: There will not be a great deal of import volume but Transport Canada has received inquiries specifically from the Imported Vehicle Owners Association of Canada requesting that we move quickly on the bill. Do you have any idea why they want us to move quickly? Is volume backed up?

Mr. Baird: I do not think any of us expect a significant volume. You might find that Canadians who reside in Mexico for part of the year want to bring a car back to Canada. I suspect the movement will be mostly one way because of the road salt used in Canada and the resulting problems it causes to car bodies.

Senator Mercer: We are most concerned with the environmental issues. As I recall, environmental protection standards in Mexico seem to be pretty loosey goosey.

Mr. Baird: I would say that they are not as robust.

Senator Mercer: That is why you are the minister. Based on information received from Mexico, there are only two vehicular safety standards: one for crane recovery vehicles — tow trucks — and one for mini buses with a capacity of 16 to 30 passengers. Mexican officials indicated that they rely on conformation to the safety standards in the country of origin. I suspect that the majority of vehicles in Mexico would be built outside Mexico, although it has an auto sector.

Mr. Baird: It would also speak to a financial interest if the vehicle required major modifications. It would be incredibly costly and, therefore, not in one's financial interest to import a vehicle. I suspect that we will see this measure used mostly with luxury vehicles, sports cars or antique cars that people want to import for personal use.

Senator Mercer: There is an industry of used vehicles, in particular older and antique vehicles, from inland southern United States where there is no salt used on the roads. Are the regulations identical or similar? If I were to go Charlotte, North

Le sénateur Mercer : C'est ce que nous entendons faire. En examinant les documents préparés par les fonctionnaires, je n'arrive pas vraiment à comprendre pourquoi nous nous hâtons d'adopter ce projet de loi à ce moment-ci.

M. Baird : Nous faisons preuve de bonne volonté en ne l'intégrant pas à un projet de loi omnibus, ce qui vous permet de lui accorder l'attention qu'il mérite. Lorsqu'on m'a dit que vous étiez le sénateur libéral chargé de cette question, j'ai dit : faisons ça pour le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Je n'ai trouvé qu'une personne qui avait hâte d'importer un véhicule du Mexique.

M. Baird : Est-ce le sénateur Dawson?

Le sénateur Mercer : On n'importera pas un grand nombre de véhicules, mais Transports Canada a reçu des demandes à ce sujet de l'Imported Vehicle Owners Association of Canada, qui souhaiterait que nous adoptions ce projet de loi sans tarder. Savez-vous pourquoi elle souhaite que nous procédions aussi rapidement? Y a-t-il des véhicules en attente?

M. Baird : Je crois que personne parmi nous ne prévoit un volume d'importation considérable. Il se pourrait que des Canadiens qui habitent au Mexique durant une partie de l'année souhaitent rapporter une automobile au Canada. Je soupçonne que la circulation se fera surtout à sens unique en raison du sel de voirie utilisé au Canada et des dommages qu'il cause aux carrosseries des automobiles.

Le sénateur Mercer : Les problèmes environnementaux nous préoccupent au plus haut point. Si je me souviens bien, les normes de protection de l'environnement semblent être une vraie passoire au Mexique.

M. Baird : Je dirais qu'elles ne sont pas aussi rigoureuses.

Le sénateur Mercer : Voilà pourquoi c'est vous le ministre. Selon des renseignements en provenance du Mexique, il n'y existe que deux normes sur la sécurité des véhicules : une pour les dépanneuses munies d'une grue et une autre pour les minibus pouvant accueillir de 16 à 30 passagers. Les responsables mexicains ont indiqué qu'ils s'en remettent à la conformité aux normes de sécurité dans le pays d'origine. Je présume que la majorité des véhicules en circulation au Mexique ont été construits à l'extérieur du pays, bien que le Mexique possède un secteur automobile.

M. Baird : Il y aurait aussi des intérêts financiers en jeu si le véhicule exigeait des modifications en profondeur. Cela coûterait incroyablement cher et, par conséquent, il n'y aurait aucun intérêt, sur le plan financier, à importer un véhicule. J'estime que cette mesure interviendra surtout dans le cas des véhicules de luxe, des voitures de sport et des voitures d'époque que les gens souhaitent importer à des fins personnelles.

Le sénateur Mercer : Il existe une industrie des véhicules d'occasion, particulièrement les plus vieux véhicules et les véhicules d'époque des régions intérieures du Sud des États-Unis, où l'on n'utilise pas de sel de voirie. Les règlements sont-ils

Carolina tomorrow to buy a '57 Chevy for import to Canada, would the regulations imposed on me be the same as those imposed if I were to buy the vehicle in Baja, Mexico?

Mr. Baird: This bill deals with cars under the age of 15 years. Cars older than 15 years are already covered.

Senator Mercer: Let us make the car 10 years old in my scenario.

Mr. Baird: When you import a car into Canada from anywhere it must meet Canadian environmental and safety standards.

Senator Johnson: Does this bill represent a choice in terms of meeting our free trade obligations?

Mr. Baird: This was negotiated as part of NAFTA and is one of the last things to come into force. I would say it is a modest part of NAFTA.

Senator Johnson: Can you tell me how many used vehicles are imported into Canada each year from the United States, Mexico and other countries?

Mr. Baird: No cars under 15 years old are imported from Mexico because that is not allowed. Mr. Ram, do you have the numbers?

Mr. Ram: The vast majority of imported cars come from the U.S. and they are under 15 years old.

Mr. Baird: Senator Mercer's scenario is apt for someone wanting to buy a Cadillac or a sports car. The parents of a good friend of mine lived in Mexico, where they had two cars. The father passed away and the mother is returning to Canada. She might want to bring the cars back to Canada. There are Canadian retirement communities in Mexico.

Senator Johnson: That makes sense.

Senator Merchant: Canadian provinces licence vehicles. Is there any difference in standards between the provinces and territories or are they uniform?

Mr. Baird: They are not uniform at all. All provinces have different standards and regulations. In Ontario, a vehicle has to submit to an emissions test every three years under the Drive Clean Program. I took my car for emission testing the other day. It is different from province to province. The federal government sets the standards for new vehicles and for the importation of vehicles while the provinces set the standards for vehicles after they leave the lot. Is that safe to say, Mr. Ram?

Mr. Ram: It is indeed. The provinces set the standards for vehicles that are sold, when there is any change in ownership. The road worthiness of the vehicle falls under provincial and territorial jurisdiction. They have widely varying standards for determining things such as whether the brakes are in good condition, the tires have enough tread left on them and so on.

identiques ou semblables? Si je devais me rendre demain à Charlotte, en Caroline du Nord, pour y acheter une Chevrolet 1957 et l'importer au Canada, les règlements qu'on m'imposerait seraient-ils les mêmes que si je devais acheter le véhicule à Baja, au Mexique?

M. Baird : Ce projet de loi porte sur les automobiles de moins de 15 ans. Il existe déjà des règlements pour les autos de plus de 15 ans.

Le sénateur Mercer : Disons que l'automobile de mon scénario a 10 ans.

M. Baird : Lorsque vous importez une automobile au Canada, peu importe d'où elle vient, elle doit satisfaire aux normes canadiennes en matière d'environnement et de sécurité.

Le sénateur Johnson : Ce projet de loi représente-t-il un choix pour respecter nos obligations en matière de libre-échange?

M. Baird : Cette question a fait l'objet de négociations dans le cadre de l'ALENA; il s'agit d'une des dernières dispositions à entrer en vigueur. Je dirais qu'il s'agit d'un élément de moindre importance de l'ALENA.

Le sénateur Johnson : Pouvez-vous me dire combien de véhicules d'occasion on importe au Canada chaque année en provenance des États-Unis, du Mexique et d'autres pays?

M. Baird : Aucune voiture de moins de 15 ans n'est importée du Mexique parce que cela est interdit. Monsieur Ram, avez-vous les chiffres?

M. Ram : La très grande majorité des automobiles importées viennent des États-Unis et ont moins de 15 ans.

M. Baird : Le scénario du sénateur Mercer s'applique à quelqu'un qui veut acheter une Cadillac ou une voiture de sport. Les parents d'un de mes bons amis habitaient au Mexique, où ils avaient deux voitures. Le père est décédé et la mère revient au Canada. Elle pourrait vouloir rapporter les voitures au Canada. Il existe des collectivités de retraités canadiens au Mexique.

Le sénateur Johnson : C'est logique.

Le sénateur Merchant : Les provinces canadiennes immatriculent les véhicules. Y a-t-il des normes différentes d'une province et d'un territoire à l'autre, ou sont-elles uniformes?

M. Baird : Elles sont loin d'être uniformes. Toutes les provinces appliquent des normes et des règlements différents. En Ontario, un véhicule doit subir une vérification des émissions tous les trois ans dans le cadre du programme Air pur. J'ai fait vérifier les émissions de mon véhicule l'autre jour. Cela diffère d'une province à l'autre. Le gouvernement fédéral fixe les normes pour les nouveaux véhicules et pour l'importation de véhicules, tandis que les provinces fixent les normes relatives aux véhicules une fois que l'acheteur en a pris possession. Est-ce que je me trompe, monsieur Ram?

M. Ram : Pas du tout. Les provinces établissent les normes pour les véhicules qui sont vendus, lorsqu'il y a un changement de propriétaire. Le bon état du véhicule relève des compétences des provinces et des territoires, qui appliquent des normes fort différentes pour déterminer des choses telles que le bon état des freins, l'usure des pneus et ainsi de suite.

Regarding vehicles imported into Canada, there are two stages: First, is the federal requirement to ensure the vehicle meets its new-car standards and the second is the provincial and territorial standards of road worthiness and mechanical fitness.

Mr. Baird: For example, in Ontario you could not transfer ownership of a vehicle that has a cracked windshield.

Senator Merchant: Would it be difficult to get the provinces on board?

Mr. Baird: It would not be a matter of getting them on board. The importer of a car less than 15 years old is required to follow the rules. It costs \$25 to transfer the ownership and requires a certified safety check.

Senator Mercer: Minister, the subject has come up about the safety standards imposed by the provinces. There are varying standards from province to province. I own a car in Nova Scotia and my wife has a car registered in Ontario, so I am familiar with the various regulations. Nova Scotia has had vehicle safety regulations in place for more than 40 years whereby vehicles need to be inspected yearly for safety purposes. Ontario has its emission control tests that need to be done every three years. While we have you here today, have you or your department given any consideration to trying to harmonize provincial and territorial regulations across the country, given the mobility of our population?

Mr. Baird: There has been considerable discussion at meetings of Canadian Council of Ministers of Transport but the provinces are often loath to give up jurisdiction. There are times when it would be in the national interest for simplicity. At the same time, there are different realities in different parts of the country. In New Brunswick, highways seem to be sacrosanct and are a huge priority for successive governments in New Brunswick. In the GTA of Ontario, public transit is a huge priority. We have tried to do some work on this, but it is challenging.

Senator Mercer: I would not want you to impose anything. Rather, I would suggest working together toward common standards to allow greater ease of movement for Canadians from one province to another.

Mr. Baird: I am particularly concerned about emissions standards, which is an environmental issue that falls under my department, but Minister Prentice has taken the political lead on it. It would be crazy to have 13 different emission standards in Canada. For auto manufacturers, it is hard enough to meet the Canadian standards versus those in the U.S. For example, a car going to P.E.I. would have to meet a standard different from one going to Saskatchewan. That is why we are keen to have a strong national emission standard that could be matched or harmonized with the United States. When I say "harmonized," I hope it would be harmonized up rather than down.

En ce qui a trait aux véhicules importés au Canada, il y a deux étapes : tout d'abord, il y a l'exigence fédérale visant à garantir que le véhicule est conforme aux normes relatives aux nouveaux véhicules, et ensuite les normes provinciales et territoriales sur le bon état des véhicules et leur condition mécanique.

M. Baird : Par exemple, en Ontario vous ne pouvez transférer la propriété d'un véhicule dont le pare-brise est fissuré.

Le sénateur Merchant : Serait-il difficile d'obtenir l'adhésion des provinces?

M. Baird : Il ne s'agit pas de les convaincre. L'importateur d'une voiture de moins de 15 ans est tenu de se conformer aux règlements. Il en coûte 25 \$ pour transférer la propriété et il faut faire effectuer une inspection de sécurité par un inspecteur agréé.

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, on a soulevé la question des normes de sécurité imposées par les provinces. Elles varient d'une province à l'autre. Je possède une voiture en Nouvelle-Écosse et mon épouse a une voiture immatriculée en Ontario, de sorte que je connais les divers règlements. La Nouvelle-Écosse a adopté des règlements sur la sécurité automobile il y a plus de 40 ans, en vertu desquels les véhicules doivent subir une vérification de la sécurité chaque année. L'Ontario impose une vérification des émissions tous les trois ans. Pendant que vous êtes là, est-ce que vous ou vos collaborateurs avez songé à tenter d'harmoniser les règlements provinciaux et territoriaux à l'échelle du pays, étant donné la mobilité de notre population?

M. Baird : Il y a eu de nombreuses discussions lors de réunions du conseil canadien des ministres des Transports, mais les provinces répugnent souvent à céder leurs compétences. Parfois, l'intérêt national serait mieux servi par la simplicité. Par ailleurs, la situation diffère d'une région du pays à l'autre. Au Nouveau-Brunswick, les routes semblent être sacro-saintes; elles sont une grande priorité, peu importe le parti au pouvoir dans la province. Dans la RGT, en Ontario, c'est le transport en commun qui est la grande priorité. Nous avons tenté d'intervenir dans ces dossiers, mais c'est tout un défi.

Le sénateur Mercer : Je ne voudrais pas que vous imposiez quoi que ce soit. Je vous propose plutôt de vous concerter pour en arriver à des normes uniformes afin de faciliter le déplacement des Canadiens d'une province à l'autre.

M. Baird : Les normes d'émission des véhicules, un dossier environnemental qui relève de mon ministère, me préoccupent particulièrement, mais le ministre Prentice a pris les choses en main sur le plan politique. Il serait insensé d'avoir 13 normes d'émission différentes au Canada. Les constructeurs d'automobiles ont déjà assez de difficulté à respecter les normes canadiennes, qui diffèrent de celles des États-Unis. Par exemple, une voiture immatriculée à l'Île-du-Prince-Édouard aurait à satisfaire à des normes différentes de celles d'une voiture immatriculée en Saskatchewan. C'est pourquoi nous tenons à adopter une norme d'émission nationale qui pourrait être harmonisée avec celles des États-Unis, ou y être assortie. Lorsque je dis « harmonisée », j'espère qu'on nivellerait par le haut plutôt que par le bas.

Senator Mercer: That is up for debate regarding harmonization similar to regulations in the United States. California has more stringent emission controls than any one of the other 49 States. Everyone tries to meet the California standard.

Mr. Baird: We want to go to the dominant North American standard. Let us raise the bar for the environment. The more progressive a state is with their emission standards, there is a direct correlation in the number of jobs in the auto sector.

Senator Mercer: That is true. There are not many auto assembly jobs in California. You would have difficulty getting some of their emission standards in place in Michigan.

Mr. Baird: Some of the most progressive democratic senators from Michigan have different views from those of their counterparts in California.

The Chair: Is reciprocal legislation being passed in Mexico at the same time?

Mr. Ram: They were compliant as of the January 1, 2009 date.

The Chair: They were; we were not?

Mr. Baird: That is correct.

The Chair: Minister, thank you very much. Before asking the next three witnesses to come to the table, Senator Zimmer has a question. I did not notice him before.

Senator Zimmer: Sorry for being late, Mr. Chair. It is ironic that we are dealing with cars from Mexico. Mine comes from Germany and it would not start this morning.

Minister, it is nice to see you. Clause 3 would allow the importation of used vehicles from Mexico that are not already compliant with Canadian standards granted that the person importing makes a statement of declaration stating that the prescribed time the vehicle be made to comply with the requirements.

Can you tell me how long this prescribed time will be? Will there be one prescribed time, regardless of the number of standards that need to be met by the imported vehicle?

Mr. Baird: It will be the same as what we do for the United States.

Was there a timeline on it, Mr. Ram?

Mr. Ram: I believe it is 24 days but I cannot be certain. It would be consistent with what we have for vehicles from the U.S.

The Chair: If everyone agrees, I will free the minister and ask the witnesses from Environment Canada and Transport Canada to come to the table. If senators have further questions, we will address them to the officials.

Minister, we will be getting back to you soon. The Senate has given us a study on aviation and airports, and I expect we will want you as a witness in that process.

Le sénateur Mercer : L'harmonisation avec les règlements des États-Unis peut se discuter. La Californie applique des règlements sur les émissions plus rigoureux que les 49 autres États. Tout le monde tente de se conformer à la norme californienne.

M. Baird : Nous voulons adopter la norme qui domine en Amérique du Nord. Il est temps de placer la barre plus haut en matière d'environnement. Il existe une corrélation directe entre le caractère progressiste des normes d'émission et le nombre d'emplois créés dans le secteur automobile.

Le sénateur Mercer : Effectivement. Il n'y a pas beaucoup de monteurs d'automobiles en Californie. Il serait difficile de faire adopter certaines de leurs normes d'émission au Michigan.

M. Baird : Certains des sénateurs démocrates les plus progressistes du Michigan et leurs homologues de la Californie divergent d'opinions à cet égard.

Le président : Est-on en voie d'adopter une loi réciproque au Mexique?

M. Ram : Les Mexicains sont en conformité depuis le 1^{er} janvier 2009.

Le président : Eux l'étaient, mais pas nous?

M. Baird : Effectivement.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre. Avant d'inviter les trois prochains témoins à prendre place à la table, le sénateur Zimmer souhaite poser une question. Je ne l'avais pas remarqué auparavant.

Le sénateur Zimmer : Veuillez excuser mon retard, monsieur le président. Il est ironique que nous traitions des autos provenant du Mexique. La mienne vient d'Allemagne et elle refusait de démarrer ce matin.

Je suis heureux que vous soyez là, monsieur le ministre. L'article 3 permettrait l'importation de véhicules usagés du Mexique qui ne sont pas déjà conformes aux normes canadiennes, à la condition que la personne procédant à l'importation produise une déclaration indiquant que dans le délai prescrit, le véhicule sera rendu conforme aux exigences.

Pouvez-vous me dire quel sera ce délai? N'y en aura-t-il qu'un seul, peu importe le nombre de normes auxquelles doit se conformer le véhicule importé?

M. Baird : Nous procéderons de la même façon que dans le cas des États-Unis.

Y a-t-il un délai, monsieur Ram?

M. Ram : Je crois que c'est 24 jours, mais je ne suis pas certain. Ce serait du même ordre que ce que nous imposons aux véhicules en provenance des États-Unis.

Le président : Si tous sont d'accord, je vais laisser partir le ministre et demander aux témoins d'Environnement Canada et de Transports Canada de prendre place. Si les sénateurs ont d'autres questions, nous les poserons à ces représentants.

Monsieur le ministre, nous vous reverrons prochainement. Le Sénat nous a confié une étude sur l'aviation et les aéroports, et je prévois que nous voudrions entendre votre témoignage à ce sujet.

Mr. Baird: I would be pleased to return at any time to discuss any issues that honourable senators deem important.

The Chair: Thank you.

I would ask Mr. Ram to stay at the table and ask Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs for Transport Canada, and from Environment Canada; John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs; and Josée Lavergne, Manager, Air Pollutant Regulatory Development Section, Transportation Division, to take their places at the table.

Are there any questions for the representatives of Transport Canada and Environment Canada?

Senator Zimmer: I have one question.

Regarding subsection 155(2) of CEPA, 1999, amended by clause 3, are all Canadian standards waived in the decision to allow used vehicles from Mexico into Canada, or are there certain basic standards that must be met prior to the importation and then further standards that can be met post importation?

John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs, Environment Canada: I am not sure that I got the gist of the question. You are asking whether some standards are applicable before you can bring a car across the border?

Senator Zimmer: Yes, and some after.

Mr. Moffet: The answer to that is the same answer that Minister Baird provided regarding the safety issue; namely, the obligation is on the importer to provide a declaration that the car will be brought up to standard. Within a prescribed period of time, the car is brought up to standard and then is inspected. If the importers choose to do that before or after crossing the border, that is up to them. However, they will not be able to have the car certified until they meet all the standards.

Senator Mercer: That certification and then inspection are not done by Environment Canada or by Transport Canada but by the provincial licensing authority, is that correct?

Mr. Moffet: We actually have not worked out all the details of precisely how, who will be doing the inspections, and who will be issuing the certification.

There is a regime in place now for safety, but we do not have such a regime in place. We will be establishing that system, but we have not worked out all the details of precisely how it will work.

Senator Mercer: The provisions of this act come into force on a day or days to be fixed by order of the Governor-in-Council. We will rush through this and pass it and then it will sit on a shelf somewhere until regulations are developed to provide for this procedure. Is that correct?

Mr. Moffet: That is correct. It will not be in effect until we have the regulatory regime, the inspection regime, and the certification regime in place. We cannot put that regime in place

M. Baird : Ce sera toujours un plaisir de revenir discuter de toute question que les honorables sénateurs jugent importante.

Le président : Merci.

J'invite M. Ram à rester avec nous. J'invite Kim Benjamin, directeur des programmes de sécurité routière, Transports Canada, ainsi que John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires, Environnement Canada, et Josée Lavergne, gestionnaire, Section de l'élaboration des règlements sur les polluants atmosphériques, Division du transport, aussi d'Environnement Canada, à prendre place à la table.

Avez-vous des questions à poser aux représentants de Transports Canada et d'Environnement Canada?

Le sénateur Zimmer : J'ai une question.

En ce qui a trait au paragraphe 155(2) de la LCPE (1999), tel que modifié par l'article 3, la décision de permettre aux véhicules usagés du Mexique d'entrer au Canada a-t-elle pour effet de suspendre toutes les normes canadiennes ou faut-il quand même respecter certaines normes de base avant l'importation tandis que d'autres normes s'appliqueront après l'importation?

John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementaires, Environnement Canada : Je ne suis pas certain de saisir votre question. Vous voulez savoir si certaines normes s'appliquent avant que la voiture ne franchisse la frontière?

Le sénateur Zimmer : Oui, et d'autres après.

M. Moffet : La réponse est la même que celle que le ministre Baird a donnée concernant la sécurité, c'est-à-dire qu'il incombe à l'importateur de produire une déclaration affirmant que la voiture sera mise aux normes. Dans un délai réglementaire, la voiture est mise aux normes et ensuite inspectée. Il revient aux importateurs de décider s'ils veulent procéder avant ou après l'importation. Toutefois, ils ne pourront faire certifier l'automobile avant d'avoir satisfait à toutes les normes.

Le sénateur Mercer : La certification et ensuite l'inspection ne relèvent ni d'Environnement Canada ni de Transports Canada, mais plutôt de l'autorité provinciale chargée de l'immatriculation. Est-ce que je me trompe?

M. Moffet : En fait, nous n'avons pas encore déterminé précisément qui procédera aux inspections, ni comment, et qui délivrera le certificat.

Il y a actuellement un régime en place en matière de sécurité, mais nous n'avons pas un tel régime en place. Nous allons créer ce système, mais il reste à déterminer les modalités de son fonctionnement.

Le sénateur Mercer : Les dispositions de cette loi entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret. Nous allons adopter la loi à toute vapeur et ensuite elle sera mise aux oubliettes jusqu'à ce qu'on élabore des règlements pour l'appliquer. Est-ce bien cela?

M. Moffet : En effet. La loi n'entrera en vigueur que lorsque nous aurons mis en place le régime de réglementation, le régime d'inspection et le régime de certification. Nous ne pourrions mettre

until the Senate and the House of Commons pass the law. Once you do, we will need a certain period of time to have the administrative position in place.

Senator Mercer: I am the official spokesperson for the opposition on this bill. I have said that I will vote for it. Has the process of this planning started? Is it well under way so that this will come into effect? Will the regulations be there to back it up?

Mr. Moffet: The short answer is yes. My colleague is busy working on this as we speak.

The Chair: If there are no other questions, on behalf of honourable senators, I wish to thank the witnesses for making themselves available for the committee.

Tomorrow, we will hear from more witnesses and continue discussions on the bill.

We will now go in camera and talk about the existing report on telecommunications and broadband.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Wednesday, June 2, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., to study Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. Thank you all for being here.

This evening, we are going to continue our study of Bill S-5, An Act to amend the Motor Vehicle Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act, 1999, which was referred to our committee.

We are happy to welcome Mr. Dale Leier, Managing Director of the Canadian Association of Vehicle Importers, and Mr. Mark Nantais, President of the Canadian Vehicle Manufacturers' Association.

[*English*]

Mr. Leier, the floor is yours. We will then hear from Mr. Nantais and move on to questions.

Dale Leier, Managing Director, Canadian Association of Vehicle Importers: Honourable senators, I am pleased to be invited to appear before you today to provide comments on behalf of the Canadian Association of Vehicle Importers, a not-for-profit organization representing the interests of the hundreds of businesses and thousands of individuals who import vehicles into Canada for profit and pleasure. I have

ces régimes en place tant que le Sénat et la Chambre des communes n'auront pas adopté la loi. Ensuite, il nous faudra un certain temps pour régler les détails administratifs.

Le sénateur Mercer : Je suis le porte-parole officiel de l'opposition concernant ce projet de loi. J'ai dit que j'allais voter en sa faveur. La planification a-t-elle débuté? Est-elle bien engagée de sorte que le régime pourra entrer en vigueur? Le règlement sera-t-il au rendez-vous?

M. Moffet : En un mot, oui. À l'heure qu'il est, mon collègue s'y emploie.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, je remercie, au nom des honorables sénateurs, les témoins qui ont pris des arrangements pour venir témoigner devant le comité.

Demain, nous entendrons d'autres témoins et nous poursuivrons nos discussions sur ce projet de loi.

Nous allons maintenant poursuivre à huis clos pour parler du rapport que nous étudions sur les télécommunications et la large bande.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

OTTAWA, le mercredi 2 juin 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie tous d'être ici présents.

Ce soir, nous allons continuer notre étude sur le projet de loi S-5, Loi modifiant la Loi sur la sécurité automobile et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) dont notre comité a été saisi.

Nous sommes heureux d'accueillir M. Dale Leier, directeur général de la Canadian Association of Vehicle Importers et M. Mark Nantais, président de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

[*Traduction*]

Monsieur Leier, la parole est à vous. Ensuite, nous écouterons M. Nantais et nous passerons aux questions.

Dale Leier, directeur général, Canadian Association of Vehicle Importers : Honorables sénateurs, je suis heureux d'avoir été invité à comparaître devant vous pour vous faire part des commentaires de la Canadian Association of Vehicle Importers, un organisme sans but lucratif qui représente les intérêts de centaines d'entreprises et de milliers de personnes qui importent des véhicules au Canada, tant dans un but lucratif que pour le

shared my comments with the Imported Vehicle Owners Association of Canada who have approved of what I have to say here today.

For too many years, the Motor Vehicle Safety Act has, despite the best of intentions, failed to accomplish the objectives of ensuring that Canadians have the safest, most cost efficient and effective vehicle transportation among developed countries. Instead, we have lived with unintended consequences that the proposed amendments in this bill will help to address in some measure. We could go much further to ensure that Canadians have the types of vehicles we need to fill the various roles required to meet the needs of our lives and businesses.

According to the OECD's, Organisation for Economic Co-operation and Development's, international road traffic and accident database, Canada ranks behind France, Austria, Germany, Norway, Finland, Great Britain, Sweden and Switzerland for the number of road deaths per billion kilometres travelled. Also, a recent United Nations Economic Commission for Europe, UNECE, study ranked Canada eleventh and the U.S.A. twelfth in terms of the number of accidents per 100,000 miles traveled.

It is interesting that countries with lower accident, injury and death rates than Canada's also have high-speed autobahns and a greater mix of vehicles combining both left- and right-hand steering.

Clearly, therefore, rather than increasing vehicle safety, the current legislation has merely served to create a barrier to international trade behind which domestic manufacturers have worked for decades. The auto industry's current malaise is a product of their making. Sadly, had the auto companies been more innovative and creative at building the kinds of vehicles business and private consumers need, that industry might well have been able to absorb much of the economic downturn brought about by the collapse of the housing sector. Instead, their failures became yet another drag on the public purse as they lined up for corporate welfare.

By easing the restrictions on imported vehicles, we take another step toward true free trade and allowing market forces to dictate what manufacturers should be building, rather than manufacturers dictating to consumers what they should be driving. If ever there was doubt about the beneficial effects of imported vehicles on the marketplace, imagine what you might be driving today had Volkswagen not introduced small fuel-efficient vehicles in the 1960s, or if Honda had not introduced affordable fuel-efficient vehicles, or if Toyota had not set the standard for reliable fuel-efficient vehicles.

plaisir. J'ai fait part de mes commentaires à la Imported Vehicle Owners Association of Canada, qui est d'accord avec ce que je vais vous dire aujourd'hui.

Pendant un trop grand nombre d'années, la Loi sur la sécurité automobile n'a pas permis, en dépit des meilleures intentions, d'atteindre les objectifs visés, soit de faire en sorte que les Canadiens disposent des véhicules les plus sécuritaires, les moins coûteux et les plus efficaces parmi les pays développés. Au lieu de cela, nous avons vécu avec les conséquences imprévues auxquelles vont remédier, dans une certaine mesure, les modifications proposées dans ce projet de loi. Nous pourrions aller beaucoup plus loin pour faire en sorte que les Canadiens aient le genre de véhicules nécessaires pour remplir les différents rôles requis pour satisfaire aux besoins de nos vies et de nos entreprises.

Selon le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse de l'OCDE, l'Organisation de coopération et de développement économiques, le Canada se classe derrière la France, l'Autriche, l'Allemagne, la Norvège, la Finlande, la Grande-Bretagne, la Suède et la Suisse pour le taux de mortalité par milliard de véhicules-kilomètres. Aussi, dans une étude récente de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, ou CEE-ONU, le Canada se classe au onzième rang et les États-Unis au douzième rang pour le nombre de collisions par tranche de 100 000 kilomètres parcourus.

Fait intéressant, les pays qui ont des taux de collision, de collision avec blessures et de collisions mortelles plus bas que le Canada ont aussi des autoroutes à haute vitesse et une plus large combinaison de véhicules avec conduite à gauche et de véhicules avec conduite à droite.

En l'occurrence, il apparaît évident que plutôt que d'avoir permis d'augmenter la sécurité des véhicules automobiles, la loi actuelle n'a réussi qu'à créer une barrière au commerce international derrière laquelle les manufacturiers du pays ont travaillé pendant des décennies. L'industrie automobile est responsable des problèmes actuels auxquels elle fait face. Malheureusement, si l'industrie automobile avait fait preuve de plus d'innovation et de créativité et avait construit des véhicules mieux adaptés aux besoins des particuliers et des entreprises, elle aurait pu absorber une bonne partie du choc du ralentissement économique engendré par l'effondrement du secteur immobilier. Au lieu de cela, ils ont dû faire la file pour demander de l'aide sociale, et leurs échecs sont devenus un autre fardeau à porter pour les contribuables.

En diminuant les restrictions sur les véhicules importés, nous faisons un pas de plus vers un vrai libre-échange. Nous permettons ainsi aux marchés de déterminer ce que les constructeurs devraient construire plutôt que de voir les constructeurs décider de ce que les consommateurs devraient conduire. Si jamais vous doutez des effets bénéfiques de la présence de véhicules importés sur le marché, imaginez ce que vous conduiriez aujourd'hui si Volkswagen n'avait pas mis sur le marché de petits véhicules à haut rendement énergétique dans les années 1960, si Honda n'avait pas lancé des véhicules à haut rendement énergétique abordables ou si Toyota n'avait pas établi la norme en matière de fiabilité pour les véhicules à haut rendement énergétique.

If you are having trouble imagining that world, you might take note of today's *Globe and Mail*, which reports that truck sales are what are driving Ford and Chrysler gains as Hyundai has broken into the top six in Canadian sales for the first time. To be sure, there are many reasons for this, but opening up trade to imported vehicles should encourage manufacturers to be more responsive to the needs of the marketplace.

Improvements to road safety are readily achievable, but the focus needs to be shifted away from what we drive to where we drive and how we drive. Roadways that are better marked, better lighted and better maintained with better signage will help drivers and passengers remain safer regardless of the kinds of vehicles they operate. Meanwhile, better driver training will teach drivers to operate more safely in all types of weather and traffic conditions. By segregating different types of vehicles, wider diversities of transportation can safely share our transportation infrastructure with more efficiency, reduced fuel consumption, lower emissions and greater safety. Finally, if the various jurisdictions in Canada were really serious about vehicle safety, they would adopt policies found in many of the other G8 countries that require regular vehicle safety inspections.

By allowing importers far wider latitude with regard to the kinds of vehicles they bring into Canada, domestic producers would more likely be compelled to respond to market forces. Everyone is concerned about the environment and our reliance on fossil fuels for transportation. There is a very close correlation between vehicle size, fuel consumption and emissions. European nations have recognized this for years and, as a result, have led the world in designing small, attractive, comfortable, safe, fuel efficient, practical and fun vehicles that take up less of the roadway and emit fewer pollutants.

If Canadians are being forced to pay world prices for oil, why are we to be denied world-class vehicles?

To be sure, Bill S-5 is a welcome step in the right direction. In the opinion of the members of the Canadian Association of Vehicle Importers, however, these amendments do not go far enough toward addressing the needs of Canadian motorists in allowing them to exercise the rights and freedoms that should be accorded them. Canadians should be free to import any vehicle manufactured in the world that complies with the UNECE world forum for harmonization of vehicle regulations. It is time we stopped force-feeding taxpayers with undesirable products while sheltering unsuccessful enterprises from the real world. Let us get with the program and start trusting Canadian consumers who wish to step away from mediocre and lacklustre products. Let

Si vous avez de la difficulté à imaginer un tel monde, vous pourriez consulter l'édition d'aujourd'hui du quotidien *The Globe and Mail*, qui rapporte qu'au moment où, pour la première fois, Hyundai se classe parmi les six premiers pour les ventes au Canada, ce sont les ventes de camions qui stimulent les gains de Ford et de Chrysler. Sans aucun doute, de nombreuses raisons expliquent cela, mais l'ouverture des marchés aux véhicules importés devrait encourager les constructeurs à répondre davantage aux besoins des marchés.

L'amélioration du bilan en matière de sécurité routière est facile à réaliser. Cependant, notre attention ne doit plus être centrée sur ce que nous conduisons, mais plutôt sur les endroits où nous conduisons et sur notre façon de conduire. Des routes mieux balisées, mieux éclairées et mieux entretenues et dotées d'une signalisation adéquate aideront les conducteurs et les passagers à être plus en sécurité, peu importe le type de véhicule qu'ils conduisent. Pendant ce temps, une meilleure formation des conducteurs leur permettra de conduire de façon plus sécuritaire en fonction des conditions routières et de la circulation. Une plus grande diversification des moyens de transport par la séparation des différents types de véhicules peut favoriser — en toute sécurité — le partage de notre infrastructure routière. Cela permettrait d'augmenter l'efficacité, de réduire la consommation d'essence, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre et d'augmenter la sécurité. Enfin, si les différents ordres de gouvernement du Canada prenaient vraiment au sérieux la question de la sécurité routière, ils adopteraient des politiques que l'on retrouve dans de nombreux autres pays du G8, qui imposent des inspections régulières des véhicules.

Accorder une plus grande latitude aux importateurs quant aux types de véhicules qu'ils importent au Canada inciterait certainement les constructeurs du pays à satisfaire aux besoins du marché. Tout le monde est préoccupé par l'environnement et notre dépendance aux combustibles fossiles dans le domaine du transport. Il y a une relation très étroite entre la taille d'un véhicule, la consommation d'essence et les émissions. Les pays européens l'ont reconnu depuis des années, ce qui a eu pour résultat d'en faire des chefs de file à l'échelle mondiale en matière de conception de véhicules à la fois petits, attrayants, confortables, sécuritaires, écoénergétiques, pratiques et agréables qui occupent moins d'espace sur les routes et qui émettent moins de polluants.

Si les Canadiens sont obligés d'acheter le pétrole au prix qui a cours sur le marché international, pourquoi les empêche-t-on d'avoir accès à des véhicules de classe mondiale?

Il ne fait aucun doute que le projet de loi S-5 est un pas très attendu dans la bonne direction. Cependant, les membres de la Canadian Association of Vehicle Importers sont d'avis que ces modifications ne vont pas assez loin en ce qui concerne la satisfaction des besoins des automobilistes canadiens : il faut leur permettre d'exercer les droits et les libertés qu'on devrait leur accorder. On devrait permettre aux Canadiens d'importer tout véhicule fabriqué dans le monde pourvu qu'il soit conforme aux normes établies par le Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU. Il est temps d'arrêter d'imposer des produits indésirables aux contribuables tout en protégeant du monde réel des entreprises qui ont échoué.

Canadians have the vehicles they choose to drive rather than what those who are well intentioned but overly protective would prefer for them.

Speaking specifically on the items addressed by Bill S-5, the bill, if implemented, will address an existing inequity that prevents Canadians from importing vehicles that are perfectly safe and completely legal to be operated in the U.S.A. One of my members recently attempted to purchase a Roush-modified Mustang Cobra. For those of you who are not aware, Roush is a licensed manufacturer that receives vehicles directly from the Ford factory for specific performance and appearance modifications. Modifications made by Roush to these vehicles do not void either the manufacturer's warranty or the U.S. Motor Vehicle Safety Act with which the Canadian Motor Vehicle Safety Act is being harmonized. While Canadian dealers have been purchasing and importing these Roush vehicles for resale to Canadians, my member was prohibited from doing so himself despite the fact that no modifications were made after the vehicle left the factory.

It is refreshing to see this that legislation would finally accord Canadian citizens the same legal rights as Canadian businesses in this regard.

If there is a concern about the legislation beyond those mentioned previously, it is simply that it does not go far enough. Bill S-5 seeks to limit application to vehicles sold at the retail level. What does that mean? Without a definition of what constitutes "retail," there is the risk that importers could become trapped in another round of red tape when vehicles are purchased privately, at auction, or in volume from one seller or any other number of purchases from other manufacturers.

Indeed, there is not any particularly good reason to limit importation to vehicles sold at the retail level. If a Canadian importer plans to purchase vehicles at the wholesale level and have them modified to meet the relevant Canadian regulations using Canadian parts, labour and inspectors, it seems to me that the intent of the Motor Vehicle Safety Act standards are preserved and that taxable Canadian profits are preserved along with it.

In conclusion, I applaud the committee for its work. However, let this not be the end but a new beginning. Let this be the first step of unshackling Canadians and freeing them to exercise their full rights and privileges as citizens of this great country. Let us accord Canadians the same respect and privileges accorded to people living in democratic countries around the world who are allowed to own and operate the kinds of vehicles that best suit their individual needs as determined by them.

Mark Nantais, President, Canadian Vehicle Manufacturers' Association: Thank you for this opportunity to appear before you. My remarks will be focused on Bill S-5 and the associated issues in terms of meeting our obligations under NAFTA, North

Mettons en œuvre ce programme et faisons confiance aux consommateurs canadiens qui désirent s'éloigner de produits médiocres et sans attrait. Permettons aux Canadiens d'avoir les véhicules qu'ils désirent conduire plutôt que ceux que des gens bien intentionnés, mais surprotecteurs préféreraient pour eux.

Parlons précisément des éléments inclus dans le projet de loi S-5. S'il est adopté, le projet de loi règlera une injustice actuelle qui empêche les Canadiens d'importer des véhicules tout à fait sécuritaires et conformes aux normes américaines. Un de nos membres a récemment essayé d'acheter un Mustang Cobra modifié par Roush. Pour ceux qui ne le savent pas, Roush est un fabricant détenteur d'une licence qui modifie les performances et l'apparence des véhicules après les avoir reçus directement de l'usine Ford. Les modifications apportées par Roush n'annulent pas la garantie du constructeur et ne contreviennent pas aux normes établies par l'U.S. Motor Vehicle Safety Act, avec laquelle la Loi sur la sécurité automobile canadienne est en voie d'être harmonisée. Tandis que les détaillants canadiens peuvent acheter et importer ces véhicules Roush pour les revendre aux Canadiens, notre membre s'est vu interdire de le faire lui-même en dépit du fait qu'aucune modification n'avait été apportée au véhicule après sa sortie de l'usine.

À cet égard, il est agréable de constater que cette loi accorderait enfin les mêmes droits aux citoyens canadiens que ceux dont jouissent les entreprises canadiennes.

En ce qui concerne la loi, s'il existe une préoccupation autre que celles qui ont été soulevées plus tôt, c'est qu'elle ne va pas assez loin. Le projet de loi S-5 prévoit que cela ne s'appliquera qu'aux véhicules vendus au détail. Que cela signifie-t-il? Sans une définition de ce qu'est le « détail », il est possible que les importateurs soient de nouveau pris dans des dédales administratifs lorsqu'ils achètent des véhicules lors de transactions d'ordre privé, au cours d'un encan, ou encore auprès d'un grossiste ou d'un autre fabricant.

En effet, il n'y a pas de bonnes raisons pour limiter l'importation aux véhicules vendus au détail. Si un importateur canadien prévoit acheter des véhicules en gros puis qu'il prévoit les faire modifier pour satisfaire aux exigences de la réglementation canadienne — avec des pièces canadiennes et en faisant appel aux services de travailleurs et d'inspecteurs canadiens —, il me semble que les dispositions de la Loi sur la sécurité automobile sont respectées et que les profits canadiens imposables sont maintenus aussi.

En conclusion, j'aimerais féliciter le comité pour son travail. Cependant, que ceci ne soit pas un aboutissement, mais un nouveau départ. Que ceci soit le premier pas en vue d'affranchir les Canadiens et de les libérer pour qu'ils puissent exercer pleinement les droits et les privilèges auxquels ils ont droit à titre de citoyens de notre merveilleux pays. Accordons aux Canadiens le même respect et les mêmes privilèges que ceux qui sont accordés aux personnes qui vivent dans les pays démocratiques du monde entier : celui de pouvoir être propriétaire et de pouvoir conduire le type de véhicule qui répond le mieux à leurs besoins, tel qu'ils l'auront décidé eux-mêmes.

Mark Nantais, président, Association canadienne des constructeurs de véhicules : Merci de me fournir l'occasion de comparaître devant vous. Ma déclaration préliminaire portera sur le projet de loi S-5 et les questions qui y sont associées en ce qui

American free trade agreement. The Canadian Vehicle Manufacturers' Association, CVMA, is the national organization which, for over 40 years, has represented the interests of Canada's leading auto manufacturers and wholesalers of light and heavy duty trucks. Our membership currently includes Chrysler, Ford, General Motors and Navistar International Corporation. Collectively, these companies manufacture 74 per cent of all vehicles produced in Canada, and 45 per cent of all vehicles sold to Canadian consumers, with over 100,000 current and retired employees.

These companies are also part of larger global corporate entities. Specifically for this evening's discussion, it is notable that these companies also have manufacturing and sales operations throughout North America, including in Mexico.

Under the NAFTA, Canada, Mexico and the United States all agreed to measures to loosen import restrictions on used vehicles. As the U.S. and Mexico have already made the necessary regulatory changes, Canada must now fulfill its commitments under NAFTA. While the CVMA supports this step, there are a few concerns and practical aspects that require consideration.

First, CVMA and its member companies are supporters of both fair and free trade. While we are supportive of allowing U.S. and Mexican used vehicle imports, we are not supportive of a wholesale change in requirements to allow nearly-new vehicle imports into Canada from other jurisdictions.

Loosening of Canada's used vehicle importation restrictions began under the terms of the Canada-U.S. FTA, free trade agreement, which saw Canada gradually allow used vehicle imports from the United States from roughly 1989 until the restrictions were eliminated in 1993. This measure was agreed to by the industry and governments in both Canada and the United States because of the high integration of the industry, which resulted in largely identical vehicles for sale in both countries. More important, there was also a high level of cooperation and regulatory alignment between these countries on vehicle safety and environmental regulations, which meant that the vehicles on the road were largely, again, identical.

It should be noted that alignment of Canada's vehicle and safety regulations with the U.S. has resulted in Canadians receiving vehicles with the most stringent safety and environmental regulations in the world. It has taken us to the highest common denominator rather than the lowest common denominator in a manner that has become more affordable for Canadians.

concerne la satisfaction de nos obligations contractées dans le cadre de l'ALENA, l'Accord de libre-échange nord-américain. L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ou ACCV, est un organisme national qui représente, depuis plus de 40 ans, les intérêts des plus importants constructeurs et grossistes de camions de petit et de gros tonnage du Canada. Chrysler, Ford, General Motors et Navistar International Corporation sont quelques-uns de nos membres actuels. Ensemble, ces entreprises fabriquent 74 p. 100 des véhicules produits au Canada et 45 p. 100 des véhicules vendus aux consommateurs canadiens, et comptent plus de 100 000 employés en service ou retraités.

Ces entreprises font aussi partie de sociétés multinationales. Pour la discussion de ce soir, il importe de noter que ces entreprises exercent aussi des activités de fabrication et de ventes partout en Amérique du Nord, y compris au Mexique.

Dans le cadre de l'ALENA, le Canada, le Mexique et les États-Unis ont adopté des mesures pour limiter les restrictions à l'importation des véhicules d'occasion. Comme les États-Unis et le Mexique ont déjà modifié leur réglementation en conséquence, le Canada doit remplir ses obligations contractées en vertu de l'ALENA. Bien que l'ACCV appuie cette étape, nous devons nous pencher sur quelques préoccupations et sur certains aspects pratiques.

Premièrement, l'ACCV et les sociétés qui en sont membres sont des partisans à la fois du commerce loyal et de la libre entreprise. Même si nous sommes favorables à l'idée de permettre l'importation de véhicules d'occasion des États-Unis et du Mexique, nous n'appuyons pas les modifications radicales aux exigences qui permettraient d'importer au Canada des véhicules presque neufs d'autres pays.

L'allègement des restrictions du Canada en matière d'importation de véhicules d'occasion a commencé dans le cadre de l'accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis. Graduellement, on a vu le Canada permettre graduellement l'importation de véhicules d'occasion en provenance des États-Unis, à partir de 1989 environ, jusqu'à la levée des restrictions en 1993. L'industrie et les gouvernements, tant au Canada qu'aux États-Unis, étaient d'accord pour agir en raison du fait que l'industrie est hautement intégrée, ce qui avait pour résultat que des véhicules presque identiques étaient vendus dans les deux pays. De plus — et c'est très important —, ces deux pays collaboraient étroitement et avaient harmonisé la réglementation en matière de sécurité automobile et d'environnement, ce qui voulait dire, encore une fois, que les véhicules qui se trouvaient sur les routes étaient en grande partie identiques.

Il faut noter que l'harmonisation de la réglementation canadienne en matière de sécurité automobile avec celle des États-Unis a fait en sorte que les Canadiens reçoivent des véhicules qui satisfont à la réglementation en matière de sécurité automobile et d'environnement la plus stricte du monde. Cela nous a amené au plus haut dénominateur commun plutôt qu'au plus bas dénominateur commun et cela, d'une façon qui a été peu coûteuse pour les Canadiens.

With the high level of integration achieved across the NAFTA region for vehicle manufacturing, we are now in a position with Mexico similar to, but not identical to, the position we were in 20 years ago with the United States. While the vehicles being produced in each jurisdiction are also largely being sold across the NAFTA region, consumer demand in Mexico has resulted in a slightly different makeup of the vehicle fleet due to differences in the regulatory environment.

As referenced in Bill S-5, we must ensure that used vehicles imported into Canada from Mexico are fully compliant with Canadian regulations for both environmental and safety reasons.

In the future, moving outside of the NAFTA zone to allow for importation of nearly-new vehicles should not be considered due to significant differences in the regulations governing vehicle safety and vehicle emissions found elsewhere in the world.

Older vehicles are much less environmentally friendly than current model years. In fact, a 1993 model-year vehicle is 17 times more polluting than today's current model year. While Canada introduced 'soft' measures, such as consumer rebates for trading in older vehicles, some countries have introduced aggressive programs to remove older vehicles from their roads early in their lifespan because new vehicles are so much cleaner, and more fuel efficient. In Japan, as one example, once a vehicle reaches its fifth year in operation, consumers are forced to make expensive upgrades and repairs to their vehicles, and vehicle registration fees escalate dramatically to the point where it becomes cost prohibitive for consumers to keep the older vehicles on the road.

These types of policies create large volumes of used vehicles that need to be disposed of and, as a consequence, significant volumes of these cheap used vehicles are exported to various countries around the globe.

If Canada lifts its current restrictions on the importations of used vehicles, it will become an export target for these older, less environmentally friendly vehicles with outdated safety equipment. Used car imports as such could represent a serious form of 'environmental dumping'. When one country is able to ship millions of used vehicles to another country, the issue of end-use disposal, as well as a poor performing on-road fleet in terms of environmental and safety performance, becomes the other country's problem. This is a policy that appears to be untenable given current federal and provincial government direction and intent, and will have a significant impact on Canada's domestic industry, with consumers ultimately paying the price.

As such, while the CVMA supports Canada fulfilling its obligations under NAFTA due to the similarities in primarily the Canada-U.S. market, we would strongly oppose the expansion of

En raison du haut niveau d'intégration atteint en matière de fabrication de véhicules dans la zone de l'ALENA, nous nous retrouvons actuellement, avec le Mexique, dans une situation semblable — mais pas identique — à celle dans laquelle nous étions avec les États-Unis il y a 20 ans. Tandis que les véhicules produits dans chaque pays sont aussi largement offerts partout dans la zone de l'ALENA, la demande des consommateurs du Mexique et les différences en matière de réglementation font en sorte que le parc de véhicules présente une apparence légèrement différente.

Comme il est indiqué dans le projet de loi S-5, nous devons nous assurer que les véhicules d'occasion importés au Canada en provenance du Mexique sont entièrement conformes à la réglementation canadienne, tant pour des raisons environnementales que de sécurité.

On ne devrait pas permettre l'importation de véhicules presque neufs de pays qui se trouvent à l'extérieur de la zone de l'ALENA en raison des différences significatives en matière de réglementation sur la sécurité automobile et les émissions de gaz à effet de serre que l'on retrouve ailleurs dans le monde.

Les véhicules plus vieux sont beaucoup moins écologiques que les modèles récents. En fait, un véhicule de 1993 pollue 17 fois plus que le modèle de cette année. Bien que le Canada ait introduit des mesures dites « légères », comme les rabais aux consommateurs pour l'échange de vieux véhicules, certains pays ont mis en œuvre des programmes ambitieux pour retirer les vieux véhicules des routes plus tôt dans leur vie utile parce que les nouveaux véhicules sont beaucoup plus écologiques et moins énergivores. Par exemple, au Japon, dès qu'un véhicule atteint sa cinquième année d'utilisation, les consommateurs sont obligés de faire des mises à niveau et des réparations coûteuses. De plus, les frais d'immatriculation des véhicules augmentent de façon spectaculaire, au point où maintenir un vieux véhicule sur la route coûte trop cher aux consommateurs.

Ce genre de politique exige l'élimination d'une grande quantité de véhicules et, en conséquence, un nombre important de ces véhicules d'occasion à bas prix sont exportés vers divers pays du monde entier.

Si le Canada lève ses restrictions actuelles sur les importations de véhicules d'occasion, il deviendra une cible d'exportation pour ces vieux véhicules, moins écologiques et dotés d'équipements de sécurité désuets. En soi, l'importation de voitures d'occasion pourrait constituer une forme grave de dumping environnemental. Quand un pays est en mesure d'expédier des millions de véhicules d'occasion dans un autre pays, l'élimination des véhicules à la fin de leur vie utile et un parc de véhicules peu performant en matière d'environnement et de sécurité deviennent le problème de l'autre pays. C'est une politique qui semble être intenable, surtout en fonction de l'orientation et de l'intention actuelle du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Cela aura un effet important sur l'industrie intérieure du Canada et au bout du compte, les consommateurs en payeront le prix.

Ainsi, bien que l'ACCV soit favorable à ce que le Canada s'acquitte de ses obligations en vertu de l'ALENA en raison des similitudes qui existent principalement entre les marchés canadien

this policy to include other jurisdictions in the future as part of any bilateral trade arrangement into which Canada may contemplate entering.

The second issue of concern is that while manufacturers certify vehicles that are assembled in Mexico and imported for sale in Canada — such as the Dodge Journey, the Ford Fusion or Chevrolet Avalanche — vehicle manufacturers cannot be held in any way responsible for certifying that used vehicles originally sold in another country meet the necessary Canadian safety and environmental standards to allow their importation, nor are they in a position to supply information respecting modifications of imported vehicles to make them compliant with Canadian safety and emissions requirements. Certification responsibility must be left with the individual or company who is importing the vehicle.

Third, following passage of the bill, the regulators must work closely with the industry to ensure all regulatory changes that are made do not unnecessarily burden vehicle manufacturers with obligations or requirements that are rightly placed with the importer of the used vehicles. At the same time, the government must effectively and publicly communicate which vehicles qualify for importation.

We would like to promote the need for Canada to alter its used vehicle importation restrictions to be more in line with that of the United States. We understand that Transport Canada has considered taking steps to harmonize a portion of its treatment of used vehicle imports with the U.S. While vehicles older than 15 years need not meet the regulatory standards in place in Canada at the time of manufacture, in the U.S. vehicles must be older than 25 years to avoid compliance with vehicle safety and environmental standards.

Canada's requirement was put in place when relatively few vehicles remained on the road longer than 15 years, and the primary reason for the allowance was to facilitate the importation of collector and antique vehicles. Improvements in vehicle durability have substantially increased the availability of vehicles older than 15 years on the global market. Not addressing the potential influx of vehicles that were not designed for a market like Canada's — for example, right-hand drive vehicles and those that meet few or very different safety standards — is not good public policy. As with all vehicle safety and environmental regulations between Canada and the U.S., we would strongly support harmonization of these requirements as well.

That concludes my remarks, and I would be glad to answer any questions you have.

The Chair: Thank you to both witnesses.

et américain, nous sommes fermement opposés à l'idée d'étendre cette politique pour inclure, à l'avenir, d'autres pays dans tout accord commercial bilatéral auquel le Canada pourrait songer à adhérer.

Le deuxième sujet de préoccupation, c'est que tandis que les fabricants certifient les véhicules qui sont assemblés au Mexique et importés pour être vendus au Canada — comme le Dodge Journey, la Ford Fusion ou la Chevrolet Avalanche —, les constructeurs automobiles ne peuvent en aucun cas être tenus responsables de certifier que les véhicules d'occasion vendus à l'origine dans un autre pays sont conformes aux normes canadiennes en matière de sécurité et de protection de l'environnement nécessaires à leur importation, tout comme ils ne sont pas en mesure de fournir des informations sur les modifications subies par les véhicules importés pour les rendre conformes aux exigences canadiennes en matière de sécurité et d'émissions. La responsabilité de la certification doit être laissée à l'individu ou la société qui importe le véhicule.

Troisièmement, après l'adoption du projet de loi, les organismes de réglementation doivent travailler en étroite collaboration avec l'industrie pour s'assurer que toutes les modifications à la réglementation n'imposent pas inutilement aux constructeurs automobiles le fardeau des obligations ou des exigences qui incombent aux importateurs des véhicules d'occasion. De même, le gouvernement doit faire savoir efficacement et publiquement quels véhicules sont admissibles à l'importation.

Nous tenons à insister sur la nécessité pour le Canada de modifier ses restrictions en matière d'importation de véhicules d'occasion, pour qu'elles s'harmonisent avec celles des États-Unis. Nous croyons savoir que Transports Canada a envisagé de prendre des mesures pour harmoniser une partie du traitement des importations de véhicules d'occasion avec les États-Unis. Tandis que les véhicules de 15 ans et plus n'ont pas à satisfaire aux normes réglementaires en vigueur au Canada au moment de la fabrication, aux États-Unis, les véhicules doivent être âgés de plus de 25 ans pour éviter d'avoir à être conformes aux normes relatives à la sécurité automobile et à l'environnement.

Cette politique du Canada a été mise en place à l'époque où bien peu de véhicules restaient sur les routes pendant plus de 15 ans, et cela a été fait principalement pour faciliter l'importation de véhicules de collection et antiques. L'amélioration de la durabilité des véhicules a sensiblement augmenté la disponibilité des véhicules âgés de plus de 15 ans sur le marché mondial. Ne pas s'occuper de l'afflux potentiel de véhicules qui n'ont pas été conçus pour un marché comme celui du Canada — les véhicules à conduite à droite et ceux qui sont conformes à peu de normes de sécurité ou à des normes très différentes, par exemple — n'est pas une bonne politique publique. Comme c'est le cas pour toute la réglementation sur la sécurité automobile et l'environnement qui existe entre le Canada et les États-Unis, nous sommes de fervents partisans de l'harmonisation de ces exigences.

Voilà qui conclut ma déclaration. Je serais heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président : Merci aux deux témoins.

Before giving the floor to senators to ask questions, as mentioned yesterday at the committee, we would normally, after a question-and-answer period, go to clause by clause on the bill. After that, we will go in camera on our report on telecommunications.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here. You have made this sound more complicated than we thought it was.

Mr. Leier: I am a little confused. We have been told by others that, while we are harmonizing the rules to comply with our NAFTA agreement with our partner, Mexico, there will not be many vehicles that will be coming under this category. The suggestion was made that perhaps Canadians who winter in Mexico might want to bring home a vehicle they purchased there, and, of course, the rules state in the bill — and I am defending the bill now — that the vehicles have to meet the standards of where they are being imported. If they are imported to Ontario, they follow Ontario rules, for example, likewise for Nova Scotia and so forth.

How many automobiles or vehicles do you think we are talking about here?

Mr. Leier: I do not see a huge influx of vehicles coming from Mexico. This is a qualitative as opposed to a quantitative discussion. My esteemed friend here paints a picture of hoards of poorly built, emission-spewing vehicles pouring over the borders.

In fact, there are only two reasons to import a vehicle. One is for economic reasons and the other is for other qualities. It is the collector or unique cars, the type of vehicles not generally available to Canadians, that people tend to import. There are some attractive European models sold into the Mexican market that may be attractive to Canadians in small numbers. The Mexican road system is not kind to vehicles, so I do not see a lot of vehicles. If it was several thousand a year, that would probably be the sum total of it, which, as a measure of the entire Canadian vehicle fleet, is a drop in the bucket.

Senator Mercer: You made reference to our mediocre products versus imported vehicles from Mexico. I am having a hard time comparing vehicles from Mexico with products that are manufactured by not just the big three but also by Toyota, Honda and Hyundai that may be manufactured in this country.

Other than the Mustang that you referred to, are there other vehicles in Mexico that we cannot currently import into Canada or the United States?

Mr. Leier: Absolutely. There are Alfa Romeos, Fiats, Peugots, Citroens and any number of European vehicles available in Mexico. I was speaking in a wider context of vehicles available in the world market that Canadians are being denied.

Senator Mercer: You can buy Fiats and Alfa Romeos here.

Mr. Leier: There might be one or two models you can get, but Peugots or Citroens are simply not available here.

Avant de céder la parole aux sénateurs pour qu'ils posent leurs questions, je voudrais dire ceci : comme je l'ai dit hier au comité, nous devrions normalement — après la période de questions — procéder à l'étude article par article du projet de loi. Ensuite, nous irons à huis clos pour notre rapport sur les télécommunications.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, d'être ici. À vous écouter, cela semble plus compliqué que nous l'avions pensé.

Monsieur Leier, je suis un peu mêlé. Bien que nous modifions les règles afin qu'elles soient conformes aux dispositions de l'ALENA et de notre entente avec notre partenaire, le Mexique, d'autres nous ont dit que peu de véhicules entreraient dans cette catégorie. On a suggéré que les Canadiens qui passent l'hiver au Mexique voudraient peut-être rapporter un véhicule acheté là-bas, et, bien entendu, selon les règles prévues par le projet de loi — je suis maintenant en train de le défendre —, les véhicules doivent respecter les normes en vigueur à l'endroit où ils sont importés. Par exemple, s'ils sont importés en Ontario, ils doivent suivre les règles de l'Ontario; même chose en Nouvelle-Écosse et ainsi de suite.

À votre avis, de combien de véhicules ou d'automobiles est-il question?

M. Leier : Je ne crois pas que des véhicules seront importés en masse du Mexique. La discussion porte sur la qualité, et non sur la quantité. Mon estimé collègue donne l'impression que d'énormes quantités de véhicules défectueux et pollués traverseront la frontière.

En réalité, il y a seulement deux raisons d'importer un véhicule : des motifs économiques et d'autres caractéristiques. Les gens ont tendance à importer des automobiles uniques ou de collection, des véhicules que les Canadiens ne peuvent pas généralement se procurer. Certains modèles européens vendus sur le marché mexicain pourraient attirer un petit nombre de Canadiens. Or, le réseau routier du Mexique est dur pour les véhicules; je ne crois donc pas que les nombres soient très élevés. On parle probablement d'un total de quelques milliers par année, ce qui ne représente qu'une infime partie de l'ensemble du parc automobile canadien.

Le sénateur Mercer : Vous avez opposé nos produits médiocres aux véhicules importés du Mexique. J'ai de la difficulté à comparer les véhicules du Mexique à ceux qui peuvent être fabriqués ici, non seulement par les trois grands, mais aussi par Toyota, Honda et Hyundai.

Mise à part la Mustang dont vous avez parlé, y a-t-il d'autres véhicules au Mexique que le Canada et les États-Unis ne peuvent pas importer à l'heure actuelle?

M. Leier : Certainement. Il y a les Alfa Romeo, les Fiat, les Peugeot, les Citroën, ainsi que nombre d'autres véhicules européens vendus au Mexique. Je parlais plus généralement de véhicules qui sont offerts sur le marché mondial, mais que les Canadiens ne peuvent pas se procurer.

Le sénateur Mercer : Il est possible d'acheter des Fiat et des Alfa Romeo ici.

M. Leier : On en offre peut-être un ou deux modèles, mais on ne vend pas du tout de Peugeot ou de Citroën.

Senator Mercer: Mr. Nantais, you made a reference to environmental dumping.

Obviously, that was one of my concerns when I first saw the legislation. In his answers to my questions yesterday, the minister assured us that the rules are clear that they have to meet the standards of the provinces of the local regulator, which, in the Canadian context, are the provinces. In Nova Scotia and Ontario, the environmental standards are reasonably high, so why are you concerned about “environmental dumping”?

Mr. Nantais: My remarks are relating, when we talk about environmental dumping, to the high-volume vehicles that come from countries that have lesser environmental standards than ours.

For instance, one thing that is not commonly known is that in North America, Canada and the United States, we have adopted the most stringent national smog-related standards in the world.

Europe is not there. In fact, they are a couple of generations behind and probably will not catch up until at least 2016. By that time, we will have moved on to another more stringent level of standards. When I said we have the most stringent standards in the world, we really do — even on safety issues, on safety-related equipment, standards and performance.

In many cases, yes, people would like to see more European vehicles come into Canada. The fact of the matter is that, on several fronts, they either do not have similar standards, in terms of safety, or the standards they do have are not quite the same as ours.

I will give an example: One of the most critical is high-speed rear-impact standards, what you call fuel-integrity standards. They do not have them. Roof intrusion, they do not have them. Side impact, they have a lesser standard. We say yes, it is good to have a lot of choice for consumers, but if you are bringing in a vehicle that meets a lesser standard that is not good public policy. That is what I am referring to in terms of dumping.

In Japan, for instance, many of these literally hundreds of thousands of vehicles, nearly-new vehicles, have been exported to other markets like New Zealand, and it completely destroyed the market in New Zealand in terms of the industry there.

This is an example of what potentially could happen. We are saying let us be prudent about it; when we pursue free trade agreements, let us be balanced about it and realize what potentially we could face here. We know governments are moving to extended producer responsibility end-of-life vehicles and so forth, but those vehicles now add to the problem we already have here.

That was in reference to my remarks.

Le sénateur Mercer : Monsieur Nantais, vous avez parlé du dumping environnemental.

Évidemment, la première fois que j'ai lu la mesure législative, j'ai eu la même préoccupation. Or, en répondant à mes questions hier, le ministre nous a assurés que les règles énoncent clairement que les véhicules doivent respecter les normes fixées par l'organisme de réglementation local, c'est-à-dire la province dans le contexte canadien. Compte tenu du fait qu'en Nouvelle-Écosse et en Ontario, les normes environnementales sont assez sévères, pourquoi le dumping environnemental vous préoccupe-t-il?

M. Nantais : En ce qui a trait au dumping environnemental, je parle des véhicules qui proviennent en grande quantité de pays dans lesquels les normes environnementales sont moins sévères que les nôtres.

Par exemple, fait peu connu : en Amérique du Nord — au Canada et aux États-Unis —, nous avons adopté les normes nationales en matière de smog les plus rigides au monde.

L'Europe n'est pas rendue là. En fait, elle a deux ou trois générations de retard, et elle ne nous rattrapera probablement pas à tout le moins avant 2016. D'ici ce temps-là, nous aurons instauré des normes encore plus sévères. J'ai tout à fait raison de dire que nos normes sont les plus rigides au monde, et ce, même en matière de sécurité, d'équipement lié à la sûreté et de performance.

Dans de nombreux cas, il est vrai que les gens aimeraient que davantage de véhicules européens soient importés au Canada. Or, le fait est que, à de nombreux égards et en ce qui a trait à la sûreté, les normes établies là-bas diffèrent des nôtres ou ne leur ressemblent pas.

Je vous donne un exemple : les normes relatives aux collisions arrière à haute vitesse, ce qu'on appelle les normes d'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant, comptent parmi les plus cruciales. Or, ces pays n'en ont pas. Il en va de même pour ce qui est de la résistance du pavillon à la pénétration. De plus, les normes relatives aux collisions latérales sont moins sévères que les nôtres. Nous sommes d'accord qu'il est favorable que les consommateurs aient de nombreuses options, mais une politique publique qui permet l'importation de véhicules conformes à des normes inférieures n'est pas une bonne politique. Voilà ce que je veux dire lorsque je parle de dumping.

À titre d'exemple, le Japon a exporté littéralement des centaines de milliers de véhicules presque neufs à d'autres marchés, notamment en Nouvelle-Zélande, ce qui a eu pour résultat de détruire complètement le marché de l'industrie de ce pays.

Cet exemple illustre ce qui pourrait se produire. Ce que nous disons, c'est qu'il faut agir prudemment; lorsque nous cherchons à conclure des accords de libre-échange, veillons à ce qu'ils soient équilibrés et soyons conscients de ce que nous pourrions avoir à affronter. Nous savons que les gouvernements adoptent des mesures portant sur la responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules en fin de vie utile et tout cela, mais ces véhicules viennent ajouter au problème que nous avons déjà.

Cette réponse concerne mes remarques.

Senator Mercer: Let us pursue the New Zealand argument for a moment. Are you saying that, because New Zealand has signed a free trade agreement with five other countries in Asia, including China, obviously Australia, I believe Vietnam and maybe Japan, their domestic production has been wiped out?

Mr. Nantais: It is gone. That was an event several years ago.

Senator Mercer: My final question, chair, is back to Mr. Leier. I know who Mr. Nantais represents. He outlined a number of companies. I did not hear it, but that may not be because you did not say it, I just did not hear it.

Who and how many people does your association represent?

Mr. Leier: I represent approximately 40 businesses that import vehicles into Canada, speciality vehicles that meet needs that for whatever reason the domestic manufacturers have chosen not to address. They, in turn, employ hundreds of mechanics and salespeople. It is a micro-industry and, again, it is a speciality niche business.

Senator Mercer: Where are you located?

Mr. Leier: I am in Victoria.

Senator Zimmer: Thank you for your presentations.

Can you guys see my notes over here? You answered my first question and you asked my second, so chair, I have no questions.

Senator Merchant: I have had a little experience with driving an older Jaguar a few years ago and I could not get anybody to get any parts or give me any service. I live in Regina so my car was mostly in the garage. Is there going to be a problem with servicing these vehicles and having parts for them?

Mr. Leier: With all due respect, there is a problem in Europe getting Jaguars fixed as well. With regard to getting parts and so forth, there is a ready supply of parts. One of the interesting things about the Japanese vehicles, the same skills and tools that are used on the models that are made available here work equally well on the imported vehicles. We have not seen any problem with regard to maintaining our specialty fleets.

Senator Merchant: You did not speak of Japanese vehicles, you were speaking of European vehicles such as Fiats, and you get all the parts and services for that.

Mr. Leier: That is correct. There are also Japanese vehicles sold in Mexico that have not been available in Canada. Again, overall, it is the speciality vehicles that Canadians are mostly interested in importing. I would just comment on the fact that these foreign vehicles tend to be smaller and more fuel efficient. There is a correlation between fuel consumption and emissions, and these are the needs that Canadians seek to address.

Le sénateur Mercer : Prenons un instant pour approfondir la question de la Nouvelle-Zélande. Voulez-vous dire que, parce que la Nouvelle-Zélande a signé un accord de libre-échange avec cinq autres pays d'Asie, y compris la Chine, l'Australie évidemment, le Vietnam je crois et le Japon peut-être, sa production nationale a été anéantie?

M. Nantais : Elle n'est plus. Cela s'est passé il y a quelques années.

Le sénateur Mercer : Monsieur le président, ma dernière question s'adresse à M. Leier. Je sais qui M. Nantais représente. Il a mentionné un certain nombre d'entreprises. Je n'ai pas entendu; vous l'avez peut-être dit, mais je n'ai pas entendu.

Combien de personnes votre association représente-elle, et qui sont-elles?

M. Leier : Je représente approximativement 40 entreprises qui importent des véhicules au Canada, des véhicules spéciaux qui répondent à des besoins que les constructeurs nationaux ont choisi de ne pas satisfaire, pour quelque raison que ce soit. Elles emploient à leur tour des centaines de mécaniciens et de vendeurs. Il s'agit d'une micro-industrie et, je le répète, d'un créneau commercial spécialisé.

Le sénateur Mercer : Où êtes-vous situé?

M. Leier : Je suis à Victoria.

Le sénateur Zimmer : Merci de vos déclarations.

Pouvez-vous voir mes notes? Vous avez répondu à ma première question et vous avez posé ma deuxième, ce qui veut dire, monsieur le président, que je n'ai rien à demander.

Le sénateur Merchant : J'ai un peu d'expérience dans le domaine : il y a quelques années, je conduisais une vieille Jaguar, et personne ne voulait me procurer de pièces ou la réviser. Je vis à Regina; ma voiture était donc presque tout le temps dans le garage. Sera-t-il difficile de faire réviser ces véhicules ou d'avoir les bonnes pièces?

M. Leier : Sauf le respect que je vous dois, la réparation de Jaguar pose aussi problème en Europe. En ce qui concerne les pièces, il est facile de les acquérir. Un des faits intéressants par rapport aux véhicules japonais, c'est que les techniques et les outils utilisés pour les modèles vendus ici fonctionnent tout aussi bien avec les véhicules importés. Nous n'avons aucune difficulté à entretenir nos parcs de véhicules spéciaux.

Le sénateur Merchant : Vous n'avez pas parlé de véhicules japonais, vous parliez de véhicules européens, comme les Fiat, pour lesquels vous obtenez toutes les pièces et que vous pouvez réviser.

M. Leier : C'est exact. Il y a aussi des véhicules japonais qui sont vendus au Mexique, mais pas ici. Je le répète, en général, les Canadiens s'intéressent surtout à l'importation de véhicules spéciaux. J'ajouterais simplement qu'un grand nombre des véhicules étrangers en question sont petits et ont un haut rendement énergétique. Or, il y a une corrélation entre la consommation de carburant et les émissions, et ce sont là les besoins que les Canadiens cherchent à combler.

Senator Merchant: Will there be a necessity to train inspectors at the borders?

Mr. Leier: No, there does not seem to be. The system in place now seems to be working very effectively, where private businesses are doing inspections on behalf of the various regulatory authorities.

Senator Housakos: My question will be more simple and precise than that of my colleague Senator Mercer, who asked a lot more complex questions.

First, I would like to thank you for supporting the bill and recognizing it as the first step forward.

The question I have is: Once that bill is implemented, what effect will it have on your industry? Will we see an enhancement of cars coming over the Canadian border from Mexico? Will we see a diminishing number of cars going over, or will we see the status quo? Generally, what is the impact to your industry once this bill is implemented?

Mr. Leier: We expect to see a small increase. Again, a few number of vehicles are ones that were never made available for sale in Canada, vehicles that have unique aesthetic and performance qualities, and handling qualities. Those are the kind of characteristics that our members tend to prize, so there will be a slight increase in imports in that regard. In terms of the total Canadian vehicle fleet, it will have a minimal impact.

Senator Fox: As I understand your presentation, Mr. Nantais, you are not against this bill, so basically this bill should go through as is, but you are concerned with the regulations down the road, so I assume you will be actively involved in speaking with the government on the type of regulations that should evolve out of this.

Mr. Nantais: We will be very involved with the regulation development, but we have no problem with the bill whatsoever. We foresee a process very similar to the process that is in place now with U.S. used vehicles. No, we have no real problems with the bill whatsoever as it stands.

If I may point out though, on the issue of standards and what standards these vehicles would have to meet, it is not so much the provincial standards but the federal standards that are in place with respect to these vehicles. Federal standards are the ones that virtually cover every aspect of the vehicle from a safety and environmental standpoint. In the provinces, it tends to be standards that apply after the sale, if you will. I just provide that clarification if that helps.

Senator Zimmer: Mr. Leier, you mentioned Mustangs coming over.

Le sénateur Merchant : Faudra-t-il former les inspecteurs qui travaillent à la frontière?

M. Leier : Je ne crois pas, non. La procédure en place semble très bien fonctionner; les entreprises privées font les inspections au nom des différents organismes de réglementation.

Le sénateur Housakos : Ma question sera plus simple et précise que celles — bien plus compliquées — de mon collègue, le sénateur Mercer.

D'abord, je tiens à vous remercier d'appuyer le projet de loi et de reconnaître qu'il s'agit du premier pas dans la bonne direction.

Ma question est la suivante : une fois que le projet de loi sera adopté, quelles en seront les répercussions sur votre industrie? Le nombre de voitures qui entrent au Canada en provenance du Mexique augmentera-t-il, diminuera-t-il ou restera-t-il le même? De façon générale, quelles seront les conséquences de l'adoption du projet de loi sur votre industrie?

M. Leier : Nous prévoyons une légère augmentation. Je le répète, il s'agit en petite partie de véhicules qui n'ont jamais été vendus au Canada et qui ont des caractéristiques uniques sur le plan de l'esthétique, de la performance et de la maniabilité. Ce sont là les détails auxquels nos membres ont tendance à attacher du prix, et il y aura donc une modeste augmentation à cet égard. Toutefois, en ce qui concerne l'ensemble du parc automobile canadien, les répercussions seront minimes.

Le sénateur Fox : Si je comprends bien votre déclaration, monsieur Nantais, vous ne vous opposez pas au projet de loi — en gros, il devrait donc être adopté tel quel —, mais les règlements qui suivront vous préoccupent; par conséquent, je présume que vous allez jouer un rôle actif dans les discussions avec le gouvernement sur le type de règlements qui devraient être établis à partir de la mesure.

M. Nantais : Nous allons jouer un rôle très actif dans l'élaboration des règlements, mais nous n'avons absolument rien à redire au projet de loi. Nous prévoyons un processus qui ressemblera beaucoup à celui relatif aux véhicules américains usagés en place à l'heure actuelle. Non, nous n'avons aucune objection au projet de loi sous sa forme actuelle.

Toutefois, si vous me permettez de le souligner, en ce qui concerne les normes et celles que les véhicules en question auraient à satisfaire, ce sont plutôt les normes fédérales que celles de la province qui entreraient en ligne de compte. En effet, du point de vue de la sûreté et de l'environnement, ce sont les normes fédérales qui régissent presque tous les aspects du véhicule. Dans les provinces, la plupart des normes touchent des détails d'après-vente, si l'on veut. Je voulais juste apporter cette précision au cas où elle soit utile.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Leier, vous avez parlé de l'importation de Mustang.

The Chair: Sorry to interrupt; it is a fire alarm. They will tell us in 30 seconds if we have to leave. If that is the case, is there a timeline that you want to respect in terms of the time we come back in? Let us say we are outside until 8 p.m., do we continue or do we stop and come back next week? I am at your disposal.

Some Hon. Senators: Stop and come back.

Senator Comeau: May I suggest, if in fact it is a fire alarm and that we do have to move out, I think we have probably wrapped up most of the questions, if these gentlemen would agree, so that if we do come back we go direct to —

The Chair: Clause by clause?

Senator Comeau: Yes.

The Chair: Ask your questions, Senator Comeau and Senator Zimmer, and we will ask the witnesses to terminate on that.

Senator Comeau: Mr. Nantais, would you agree with Mr. Leier that you would not expect that the vehicles that would be imported in the future would be more or less speciality vehicles?

Mr. Nantais: As he points out, there is certain demand for certain vehicles and, therefore, certain profits associated with those, but we do not anticipate that the flow of vehicles would be very significant.

Senator Comeau: Thank you. That answers my question.

Senator Zimmer: Mr. Leier, you indicated Mustangs but, if I am correct, they are made in Detroit, as GMs are made in Oshawa. If the cars come in here, you can get the parts in Detroit, right?

The Chair: Sorry, Senator Zimmer, talk to them on the way out. I would like to thank the witnesses. Once this is finished, we will come back in and go to clause by clause. If everyone agrees, we will go to room 257, East Block and continue.

(The committee suspended.)

(The committee resumed.)

The Chair: Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-5?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Le président : Désolé de vous interrompre; c'est une alerte d'incendie. On nous dira dans 30 secondes si nous devons évacuer. Si tel est le cas, voulez-vous fixer un délai relativement à l'heure où nous rentrons? Disons que nous sommes dehors jusqu'à 20 heures, est-ce que nous continuons ou est-ce que nous arrêtons et nous revenons la semaine prochaine? Je suis à votre disposition.

Des voix : Nous arrêtons et nous revenons.

Le sénateur Comeau : Puis-je suggérer, s'il s'agit bien d'une alerte d'incendie et que nous devons évacuer, je pense que nous avons probablement posé la plupart de nos questions, si ces messieurs sont d'accord; ainsi, si nous revenons, nous pourrions passer tout de suite à...

Le président : L'étude article par article?

Le sénateur Comeau : Oui.

Le président : Posez vos questions, sénateurs Comeau et Zimmer, et nous demanderons aux témoins de finir sur ce.

Le sénateur Comeau : Monsieur Nantais, êtes-vous d'accord avec M. Leier que vous ne vous attendiez pas à ce que les véhicules importés à l'avenir soient plus ou moins des véhicules spéciaux?

M. Nantais : Comme il l'a dit, il y a une certaine demande pour certains véhicules et, par conséquent, certains profits y sont associés, mais nous ne prévoyons pas une entrée très importante de véhicules.

Le sénateur Comeau : Merci. Cela répond à ma question.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Leier, vous avez parlé des Mustang; or, si je ne m'abuse, ces véhicules sont construits à Detroit, comme les GM sont fabriqués à Oshawa. Si les voitures entrent au Canada, vous pouvez obtenir les pièces de Detroit, n'est-ce pas?

Le président : Désolé, sénateur Zimmer, parlez-leur en sortant. J'aimerais remercier les témoins. Nous reviendrons après pour l'étude article par article. Si tous sont d'accord, nous nous rendrons à la pièce 257 de l'édifice de l'Est pour poursuivre.

(La séance est suspendue.)

(La séance reprend.)

Le président : Est-il convenu de procéder à l'étude article par article du projet de loi S-5?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord de suspendre l'adoption du titre?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord de suspendre l'adoption de l'article 1, qui contient le titre abrégé?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 4 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Chair: Is it agreed that I report the bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We will now go in camera.

(The committee continued in camera.)

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Est-ce que le comité veut annexer des observations au rapport?

Des voix : Non.

Le président : Est-il convenu que je fasse rapport de ce projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous allons maintenant poursuivre à huis clos.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, June 1, 2010

Transport Canada:

Kash Ram, Director General, Road Safety and Motor Vehicle
Regulation;

Kim Benjamin, Director, Road Safety Programs.

Environment Canada:

John Moffet, Director General, Legislative and Regulatory Affairs;

Josée Lavergne, Manager, Air Pollutant Regulatory Development
Section, Transportation Division.

Wednesday, June 2, 2010

Canadian Association of Vehicle of Importers:

Dale Leier, Managing Director.

Canadian Vehicle Manufacturers' Association:

Mark Nantais, President.

COMPARAÎT

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transpor
l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 1^{er} juin 2010

Transports Canada :

Kash Ram, directeur général, Direction de la sécurité routière et
la réglementation automobile;

Kim Benjamin, directrice, Programmes de sécurité routière.

Environnement Canada :

John Moffet, directeur général, Affaires législatives et réglementair

Josée Lavergne, gestionnaire, Section de l'élaboration des régleme
sur les polluants atmosphérique, Division du transport.

Le mercredi 2 juin 2010

Canadian Association of Vehicle of Importers :

Dale Leier, directeur général.

Association canadienne des constructeurs de véhicules :

Mark Nantais, président.



11
19
83



Third Session
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, October 19, 2010
Wednesday, October 20, 2010
Tuesday, October 26, 2010
Wednesday, October 27, 2010

Le mardi 19 octobre 2010
Le mercredi 20 octobre 2010
Le mardi 26 octobre 2010
Le mercredi 27 octobre 2010

Issue No. 4

First, second, third and fourth meetings on:

The emerging issues related
to the Canadian airline industry

Fascicule n° 4

Première, deuxième, troisième et quatrième réunions concernant :

Les nouveaux enjeux qui sont ceux
du secteur canadien du transport aérien

APPEARING:

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

COMPARAÎT :

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député,
ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Ogilvie
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Martin (*October 27, 2010*).

The Honourable Senator Ogilvie replaced the Honourable Senator Plett (*October 27, 2010*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Kochhar (*October 26, 2010*).

The Honourable Senator Kochhar replaced the Honourable Senator Plett (*October 25, 2010*).

The Honourable Senator Fox, P.C., replaced the Honourable Senator Carstairs, P.C., (*October 22, 2010*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Nancy Ruth (*October 22, 2010*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Stratton (*October 22, 2010*).

The Honourable Senator Carstairs, P.C., replaced the Honourable Senator Fox, P.C., (*October 20, 2010*).

The Honourable Senator Nancy Ruth replaced the Honourable Senator Frum (*October 20, 2010*).

The Honourable Senator Stratton replaced the Honourable Senator Plett (*October 20, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Ogilvie
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Marshall a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 27 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Ogilvie a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 27 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Kochhar (*le 26 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Kochhar a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 25 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Fox, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Carstairs, C.P. (*le 22 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Frum a remplacé l'honorable sénateur Nancy Ruth (*le 22 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 22 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Carstairs, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 20 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Nancy Ruth a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 20 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Stratton a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 20 octobre 2010*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 12, 2010:

The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Dallaire:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, including but not limited to:

- (a) its performance and long-term viability in the changing global market;
- (b) its place within Canada;
- (c) its business relationship with their passengers;
- (d) its important economic effect in the Canadian communities where airports are located; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 28, 2012 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 12 mai 2010 :

L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Dallaire,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, et, notamment :

- a) sa santé et sa viabilité à long terme dans un marché mondial en évolution;
- b) sa place au Canada;
- c) ses relations commerciales avec les passagers;
- d) son importance en tant que moteur économique dans les collectivités canadiennes où les aéroports sont situés; et

Que le comité en fasse périodiquement rapport au Sénat et avec présentation d'un rapport final au plus tard le 28 juin 2012, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour faire connaître ses conclusions pendant 180 jours après le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 19, 2010
(9)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer and Plett (10).

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee began its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

WITNESSES:

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy.

Michel Villeneuve, Director, Transport Statistics, Economic Analysis.

The chair made opening statement.

Ms. Burr made presentation and, together with Ms. Gravitis-Beck and Ms. Trépanier, answered questions.

At 11:19 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 20, 2010
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:48 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Carstairs, P.C., Dawson, Johnson, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Nancy Ruth, Stratton and Zimmer (10).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 19 octobre 2010
(9)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer et Plett (10).

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité entreprend son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques;
Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Isabelle Trépanier, directrice, Politique nationale des services aériens;

Michel Villeneuve, directeur, Statistiques des transports, Analyse économique.

Le président ouvre la séance.

Mme Burr fait un exposé puis, avec Mmes Gravitis-Beck et Trépanier, répond aux questions.

À 11 h 19, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 20 octobre 2010
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 48, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Carstairs, C.P., Dawson, Johnson, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Nancy Ruth, Stratton et Zimmer (10).

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

APPEARING:

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;

Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy;

Isabelle Desmartis, Director, Security Policy.

The chair made opening statement.

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P., made a statement and, together with, Ms. Gravitis-Beck and Ms. Desmartis, answered questions.

At 7:52 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 26, 2010
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:30 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Johnson, Housakos, Kochhar, MacDonald, Martin, Mercer and Zimmer (10).

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

WITNESSES:

National Airlines Council of Canada:

George Petsikas, President;

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

COMPARAÎT :

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;

Isabelle Trépanier, directrice, Politique nationale des services aériens;

Isabelle Desmartis, directrice, Politique de sécurité.

Le président ouvre la séance.

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, fait une déclaration puis, avec Mmes Gravitis-Beck et Desmartis, répond aux questions.

À 19 h 52, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 26 octobre 2010
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Johnson, Housakos, Kochhar, MacDonald, Martin, Mercer et Zimmer (10).

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

TÉMOINS :

Conseil national des lignes aériennes du Canada :

George Petsikas, président;

Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee;

Lorne MacKenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee.

The chair made opening statement.

Mr. Petsikas made a presentation and, together with Ms. Logan and Mr. MacKenzie, answered questions.

At 11:16 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 27, 2010
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:47 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Frum, Housakos, Ogilvie, MacDonald, Marshall and Mercer (7).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

WITNESSES:

Air Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;

Bill Boucher, Vice-President, Flight Operations;

Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs.

The chair made opening statement.

Mr. McKenna made a presentation and, together with Mr. Skrobica answered questions.

At 7:46 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation;

Lorne MacKenzie, président du Sous-comité du service et de l'accessibilité.

Le président ouvre la séance.

M. Petsikas fait un exposé puis, avec Mme Logan et M. MacKenzie, répond aux questions.

À 11 h 16, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 27 octobre 2010
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 47, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (président).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Frum, Housakos, Ogilvie, MacDonald, Marshall et Mercer (7).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

TÉMOINS :

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et chef de la direction;

Bill Boucher, vice-président, Opérations aériennes;

Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.

Le président ouvre la séance.

M. McKenna fait un exposé puis, avec M. Skrobica, répond aux questions.

À 19 h 46, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 19, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I would like to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. This morning, we are going to begin the study of emerging issues related to the Canadian airline industry that is before our committee.

[*English*]

This constitutes the beginning of our examination of this study and will set the stage for our work over the next few meetings. This morning we are pleased to welcome before the committee officials from Transport Canada. Here on behalf of the department are Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy; Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy; Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy; and Michel Villeneuve, Director, Transport Statistics, Economic Analysis.

[*Translation*]

Ms. Burr, you have the floor. Then we will proceed with questions.

[*English*]

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: First, I would like to thank the committee for studying the emerging issues of the Canadian airline industry. This industry has a high profile, but its workings are complex and can be easily misunderstood.

[*Translation*]

We have prepared a comprehensive deck that you may find helpful for your further study of the sector. We will leave copies with the clerk. I will not delve into its details here, but I will occasionally refer to it to brief you about the industry, the policy and economic context in which it operates, and its foreseeable challenges.

Let me start with the policy context. Canada's air carriers are all private sector companies that operate under a deregulated economic framework within Canada's borders. This means that, in Canada, market forces primarily determine what and how air services are delivered and how they are priced.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 19 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Ce matin, nous allons commencer notre étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

C'est le début de notre examen de cette question et la réunion d'aujourd'hui va servir à préparer le terrain pour notre travail des prochaines réunions. Ce matin, nous sommes heureux d'accueillir des fonctionnaires de Transports Canada : Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques; Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne; Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux aériens; et Michel Villeneuve, directeur, Statistiques des transports, Analyse économique.

[*Français*]

Madame Burr, la parole est à vous. Nous passerons ensuite à la période de questions.

[*Traduction*]

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques, Transports Canada : Premièrement, je tiens à remercier le comité d'avoir entrepris l'étude des questions d'actualité de l'industrie du transport aérien au Canada, qui a une grande visibilité, mais dont les rouages sont complexes et peuvent facilement donner lieu à de mauvaises interprétations.

[*Français*]

Nous avons établi une présentation détaillée qui sera sans doute utile à votre étude approfondie du secteur. Nous en laisserons des exemplaires au greffier. Je ne m'attarderai pas ici aux détails de la présentation, mais j'y ferai allusion à l'occasion pour vous donner un bref aperçu de l'industrie et du contexte politique et économique dans lequel elle évolue et des défis qu'il faut prévoir.

Permettez-moi de vous entretenir du contexte politique en tout premier lieu. Les transporteurs aériens du Canada sont tous des compagnies du secteur privé qui évoluent dans un cadre économique déréglementé dans les limites du territoire canadien. Cela signifie qu'au Canada, ce sont les forces du marché qui décident d'abord et avant tout des services aériens offerts, de la façon dont ils sont assurés ainsi que de leur tarification.

[English]

Air carriers providing Canada-U.S. transborder and other international air services do so within a framework of international bilateral air agreements, or treaties, and 73 per cent of our agreements can be considered open agreements. I will come back to that later.

As you may be aware, the negotiations of international air transport agreements worldwide are conducted on a bilateral basis following principles set out in 1944 in the Chicago Convention — the Convention on International Civil Aviation. The Chicago Convention is founded on principles of non-discrimination and the sovereign right of states for the management of their airspace. Built into this bilateral system is the requirement for national carriers to be substantially owned and controlled by interests from their home country.

Under our four-year-old Blue Sky international air policy, Canada works to lift economic restraints in those agreements that could impede Canada's interests. International air relations are always a work-in-progress. We negotiate with a view to securing additional services for Canadians that will be sustained over time and will ensure reciprocal benefits. Further information about Canada's Blue Sky policy is included in Annex 5 of the deck we have provided.

Canada's air carriers work in partnership with several not-for-profit entities, notably the 26 airports that make up Canada's National Airports System, NAS. The operation of the NAS airports, as they are known, has been commercialized with a view to responding more closely to local needs. However, for these 21 airport authorities, lands are federal assets under long-term leases with the Crown.

NAV CANADA is the second of the not-for-profit entities that represents the airlines' universe. It is a private sector owner and operator of Canada's air navigation system. The Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, is the Crown corporation responsible for delivering Canada's air travel security.

The services provided by these entities appear to travellers as line expense items alongside the air carrier's base fare on a ticket. We have included on slides 45 and 46 of the deck examples of how these tickets appear. These additional costs arise from the fact that carriers collect them on behalf of the other entities and then flow them through to the passenger. This in turn reflects the fact that, in Canada, the business of air transportation is largely self-funded. These line items, as well as other fees, are often not included in a ticket's base fare, which has been a subject of considerable debate from time to time, as I am sure you are well aware.

[Traduction]

Les transporteurs aériens qui assurent des liaisons aériennes transfrontalières entre le Canada et les États-Unis et d'autres liaisons internationales le font dans le cadre d'accords bilatéraux sur le transport aérien international ou de traités, et 73 p. 100 de nos accords peuvent être considérés comme étant des accords ouverts. Je reviendrai sur cette question plus tard.

Comme vous le savez sans doute, la négociation d'accords sur le transport aérien international au niveau mondial est effectuée sur une base bilatérale fondée sur les principes énoncés en 1944 dans la Convention de Chicago — la Convention relative à l'aviation civile internationale. La Convention de Chicago est fondée sur les principes de non-discrimination et du droit souverain des États à gérer leur espace aérien. Ce système bilatéral est construit selon le principe des transporteurs nationaux, c'est-à-dire des transporteurs largement sous la propriété et le contrôle d'intérêts nationaux.

En vertu de notre politique aérienne internationale Ciel bleu établie il y a quatre ans, nous nous employons à éliminer les contraintes économiques de ces accords susceptibles de nuire aux intérêts du Canada. Les relations aériennes internationales nécessitent un travail constant. Le Canada négocie toujours en vue d'obtenir des avantages mutuels et des services supplémentaires pour les Canadiens, qui se maintiendront au fil du temps. Vous trouverez d'autres précisions sur la politique Ciel bleu du Canada à l'annexe n° 5 de la présentation détaillée que nous avons fournie.

Les transporteurs aériens du Canada travaillent de concert avec plusieurs entités sans but lucratif, en particulier : les 26 administrations aéroportuaires du réseau national d'aéroports du Canada, RNA. L'exploitation des aéroports RNA, comme on les appelle, a été commercialisée en vue de répondre plus étroitement aux besoins locaux, mais les terrains des 21 administrations aéroportuaires sont des biens fédéraux faisant l'objet de baux à long terme avec l'État.

NAV CANADA est la deuxième entité sans but lucratif qui représente l'univers des lignes aériennes. Il s'agit d'un organisme du secteur privé qui est le propriétaire et l'exploitant du système de navigation aérienne du Canada. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est la société d'État chargée de la sûreté du transport aérien au Canada.

Les services offerts par ces entités apparaissent aux yeux des voyageurs sous la forme de postes de dépenses qui viennent s'ajouter au tarif de base d'un transporteur aérien sur la facture d'un billet. Nous avons inclus dans les diapositives 45 et 46 des exemples de ce à quoi cela peut ressembler sur des billets. Ces droits supplémentaires témoignent du fait que les transporteurs les perçoivent auprès des passagers au nom des autres entités. Cela reflète le fait qu'au Canada, l'industrie du transport aérien est en grande partie financièrement autonome. Ces postes de dépenses ainsi que d'autres droits ne sont pas souvent inclus dans le prix de base de billets, ce qui est à l'origine de débats assez animés de temps en temps, comme vous le savez très bien, j'en suis certaine.

[Translation]

Canada's business model reflects the devolution that the federal government began in the 1990s, as it evolved from being an owner and operator of transportation assets to its current role as mainly an overseer and regulator of transportation undertakings and activity.

[English]

Other players within the system include Transport Canada, which develops and provides policy and legislative guidance, and the Canadian Transportation Agency, CTA, which implements and enforces economic regulations governing the air carrier industry as well as accessibility requirements for the disabled.

Regulatory oversight today is lighter than many years ago, but it includes matters such as licensing and consumer protection. Under the Canada Transportation Act, consumers can seek redress with the Canadian Transportation Agency if they believe an air carrier has failed to respect its own terms and conditions of carriage.

I would be remiss in describing the policy and legislative context for the industry if I did not also mention that it includes safety and security consideration. Under the Aeronautics Act, the Canadian Air Transport Security Authority Act and other enabling pieces of legislation, regulations are in place to ensure that air transportation is conducted safely and securely. Transport Canada is the regulator in these matters. That said, the focus of my remarks today will be on the economic perspective.

Framed by this policy context, the industry operates in a dynamic economic environment. The passenger air travel business is highly seasonal. Here in Canada most of the revenues for air carriers, and by default those of its partners, are generated in the spring and summer. Revenues earned during these seasons largely offset the high costs that characterize the air carrier industry. Fuel powers this industry and is the largest and most volatile of its operating expenses.

Passenger airlines and specialty carriers also provide significant cargo capacity for perishables, such as fresh foods and medical supplies, as well as high-value goods, such as specialized equipment and diamonds. International air freight, led by Asia, is forecasted to drive overall world air cargo growth through 2027. Air cargo represents an important component of airline revenues and is especially important to Canada's northern and remote regions.

[Français]

Le modèle opérationnel du Canada reflète le processus de cession amorcé par le gouvernement fédéral dans les années 1990, alors qu'il s'est départi de son rôle de propriétaire et d'exploitant des actifs de transport au profit de son rôle actuel de surveillant et d'organe de réglementation des entreprises et des activités de transport.

[Traduction]

Les autres intervenants de ce réseau incluent Transports Canada, qui élabore et fournit des politiques et un cadre législatif, et l'Office des transports du Canada (OTC) qui met en oeuvre et applique la réglementation économique régissant l'industrie du transport aérien ainsi que les exigences en matière d'accessibilité pour les personnes ayant un handicap.

À l'heure actuelle, la surveillance réglementaire est beaucoup moins lourde qu'elle ne l'était auparavant, mais elle comporte des aspects comme la délivrance de permis et la protection des consommateurs. Aux termes de la Loi sur les transports au Canada, les consommateurs peuvent demander réparation à l'Office des transports du Canada s'ils ont le sentiment que le transporteur aérien n'a pas respecté ses propres modalités de transport.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner les paramètres de sécurité et de sûreté dans la description du contexte politique et législatif de cette industrie. En vertu de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et d'autres lois habilitantes, des règles garantissent la sécurité et la sûreté du transport aérien. Transports Canada est chargé de la réglementation à cet égard. Cela étant dit, aujourd'hui mes propos vont porter essentiellement sur la perspective économique.

Encadré par ce contexte politique, le secteur évolue dans un milieu économique dynamique. Les activités de transport de passagers sont très saisonnières. Au Canada, la majeure partie des recettes des transporteurs aériens et, par défaut, celles de leurs partenaires, sont engrangées le printemps et l'été. Les recettes gagnées au cours de ces saisons compensent dans une large mesure les coûts élevés qui caractérisent le secteur du transport aérien. Le carburant est un facteur clé de cette industrie et il constitue l'une de ses charges d'exploitation les plus importantes et les plus volatiles.

Les compagnies de transport aérien de passagers et les transporteurs spécialisés fournissent également une capacité de chargement importante pour le fret périssable, tels que les produits alimentaires frais et les fournitures médicales, et les biens de valeur élevée, comme l'équipement spécialisé et les diamants. La région de l'Asie sera le principal moteur de la croissance du fret aérien jusqu'en 2027. Les activités de fret international représentent une composante importante des recettes des compagnies aériennes et font partie des services clés offerts aux régions du Nord canadien et aux régions éloignées.

[Translation]

The fortunes of the air carrier industry are very much aligned with the economy, because the demand for air services is derived directly from general economic and socio-economic activity. For this reason, the industry is considered an excellent barometer for the state of the economy. As you know, the economy was severely impacted by the global financial collapse two years ago, resulting in the worst recession since the Great Depression of the 1930s. Business slowed, and air carriers responded by limiting or paring back capacity. Costs were controlled to the extent possible but still needed to be covered. So seat sales, which can generate revenue but at the expense of higher fares and profitability, became regular occurrences.

[English]

As reflected by our strong dollar, Canada has been spared somewhat from the worst of the recession's impacts, due to our relatively strong financial system, fiscal stimulus and being blessed with many of the resources that the world wants right now.

However, even two years after the collapse of the world's financial system, the economic recovery is still fragile, and at present consumer and business confidence are wanting.

Indeed, the Conference Board of Canada and the International Air Transport Association indicated in September that only this year did the industry in Canada and North America begin to return to very modest profitability, owing largely to the industry's cost-control efforts. However, the industry's fortunes move with the economy, and thus the future remains somewhat uncertain in the near term, although many believe that over the longer term air travel will continue to expand as the Asia-Pacific and African economies grow.

In the near term, expectations are that the pricing and revenue climate will remain challenging, as air carriers deal with a travelling public that not only has fewer discretionary dollars to spend but also now expects seat sales with regularity. This means industry margins and profitability will likely remain modest at best. Only the most operationally and financially adroit will be able to withstand the discipline of competitive market forces.

That raises the issue of competition, which has many facets. Internationally, there is the question of fair competition on a level playing field, especially when other states continue to be actively involved in the ownership and operation of their industry. Even domestically, given the size of our marketplace, questions are being raised about whether competition is always the best mechanism to bring discipline to the marketplace and ensure that air services are both viable and sustainable.

[Français]

Le sort de l'industrie du transport aérien est étroitement lié à celui de l'économie, car la demande des services aériens a un rapport direct avec l'activité économique et socioéconomique en général. C'est pour cette raison que le secteur passe pour être un excellent baromètre de la conjoncture économique. Comme vous le savez, l'économie a été sérieusement compromise par l'effondrement du système financier mondial il y a deux ans, ce qui a entraîné la pire récession depuis la grande crise des années 1930. Les activités ont ralenti et les transporteurs aériens ont réagi en limitant ou en réduisant leurs capacités. Les coûts ont été restreints dans la mesure du possible, mais il a néanmoins fallu les assumer. C'est pourquoi les soldes de sièges, qui peuvent générer des recettes aux dépens de tarifs plus élevés et de rentabilité, sont devenus monnaie courante.

[Traduction]

Comme en témoigne la vigueur du dollar canadien, le Canada a été en partie épargné des pires conséquences de la récession grâce à un système financier relativement solide, à des mesures de relance budgétaire et à l'abondance de ses ressources, convoitées par le monde entier en ce moment.

Cependant, deux ans après l'effondrement du système financier mondial, la reprise économique est toujours fragile et, à l'heure actuelle, la confiance des consommateurs et des entreprises est à la baisse.

Effectivement, le Conference Board du Canada et l'Association du transport aérien international ont déclaré au mois de septembre que l'industrie, au Canada et en Amérique du Nord, a commencé à retrouver un niveau de rentabilité très modeste seulement cette année, ce qui s'explique dans une large mesure par les efforts de maîtrise des coûts de l'industrie. Mais le sort de l'industrie est lié à celui de l'économie, et l'avenir demeure quelque peu incertain à court terme, même si plusieurs croient qu'à long terme, le transport aérien continuera de croître suite à la croissance des économies de l'Asie-Pacifique et de l'Afrique.

À court terme, on prévoit que la conjoncture des prix et des recettes demeurera incertaine du fait que les transporteurs aériens doivent traiter avec des voyageurs qui non seulement ont moins d'argent à dépenser, mais qui également s'attendent maintenant à avoir des soldes de siège régulièrement. Cela signifie que les marges de profit de l'industrie resteront modestes au mieux. Seules les entreprises les mieux organisées sur le plan opérationnel et financier parviendront à résister aux lois concurrentielles du marché.

Voilà qui nous amène à la question de la concurrence, qui comporte de nombreuses facettes. À l'échelle internationale, il est question de concurrence loyale et d'uniformisation des règles du jeu, notamment lorsque d'autres États continuent de posséder et d'exploiter activement leur industrie. Même à l'échelle nationale, en raison de la taille de notre industrie, on se demande si la concurrence est toujours le meilleur moyen pour amener la discipline dans le marché et garantir la rentabilité et la durabilité des services aériens.

The challenging pricing and revenue climate also raises the prospect of industry consolidation and alliances. Both could translate into economies of scale and greater efficiencies, but the outcome may be that only certain airports and their communities would reap the benefits from becoming a hub of the combined air carriers' operations, while others in less populated regions become the ends of the spokes to those hubs.

As slides 37 to 40 show, Vancouver, Calgary, Toronto's Pearson and Montreal's Trudeau are thriving as hub airports, reflecting the critical mass of the population they serve. However, seasonality, high costs and low margins of the air carrier business mean that other communities may not be able to attract or sustain direct services of any volume, unless and until those communities grow to have their own sufficient critical mass. Industry consolidation and alliances can raise questions regarding market power and market access that are worth studying, given the vastness of our country and how our population is distributed.

In addition, in the future, the costs associated with minimizing the environmental impacts of aviation are expected to rise. The International Civil Aviation Organization is engaging states in a dialogue to limit and reduce the impact of the aviation industry's emissions on the environment. An agreement was reached in October that will see governments and the industry work together globally toward carbon neutral growth beginning in 2020. Domestically, our air carriers are doing well. Under a 2005 memorandum of understanding, fuel efficiency has improved by more than 1.9 per cent annually. This industry-government commitment is being expanded, and we are now in the process of developing a new action plan for the future. Again, this emerging issue will not be without costs to our airlines, airports and other related service providers.

Demographic considerations are also at play. I would refer you to slide 21 in the deck. The first cohorts of baby boomers have just entered retirement age. This puts pressure on succession planning for highly trained labour such as pilots and aircraft mechanics. Training for these vocations is long and expensive, and Canada's industry will have to compete for that labour with other countries facing the same problem. Demographics will also impact the service aspects of the industry, as aging travellers will likely present more accessibility issues.

La conjoncture incertaine des recettes et des prix soulève également la possibilité de regroupement et d'alliances au sein de l'industrie. Ces deux facteurs sont susceptibles d'aboutir à plus d'efficacité, notamment des économies d'échelle, mais il est également possible que seulement certains aéroports et leur collectivité recueillent les fruits de l'accès au rang de plaque tournante des activités combinées des transporteurs aériens, alors que d'autres aéroports, se trouvant dans des régions moins peuplées, deviendront les embranchements secondaires de ces plaques tournantes.

Comme l'illustrent les diapositives 37 à 40, les aéroports de Vancouver et de Calgary, l'aéroport Pearson de Toronto et l'aéroport Trudeau de Montréal sont de grandes plaques tournantes, ce qui correspond à la masse critique des populations qu'ils desservent. Mais le caractère saisonnier, les coûts élevés et les faibles marges de profit des transporteurs aériens signifient que d'autres collectivités ne pourront sans doute pas attirer et offrir des services directs avec un certain volume tant qu'elles n'auront pas pris d'expansion pour disposer d'une masse critique suffisante. Les regroupements et les alliances dans le secteur du transport aérien amènent également des enjeux en ce qui concerne l'emprise sur le marché et l'accès aux marchés qui méritent d'être étudiés compte tenu de l'immensité de notre pays et de la répartition de sa population.

De plus, dans l'avenir, les coûts associés à la réduction des incidences environnementales de l'industrie aérienne devraient augmenter. L'Organisation de l'aviation civile internationale a amorcé un dialogue avec les États intéressés afin de limiter et de réduire l'incidence des émissions de l'industrie aérienne sur l'environnement. Un accord conclu en octobre permettra aux gouvernements et à l'industrie de travailler ensemble, à l'échelle mondiale, pour atteindre une croissance carboneutre à compter de 2020. À l'échelle nationale, nos transporteurs aériens s'en tirent bien. En vertu du protocole d'entente entré en vigueur en 2005, le rendement du carburant fait l'objet d'une amélioration annuelle supérieure à 1,9 p. 100. La portée de cet engagement entre l'industrie et le gouvernement a été élargie et nous travaillons actuellement à l'élaboration d'un nouveau plan d'action pour l'avenir. Mais encore une fois, cette question d'actualité comportera des coûts pour nos transporteurs aériens, nos aéroports et nos autres fournisseurs de services connexes.

Des paramètres démographiques entrent également en jeu et je vous renvoie à la diapositive 21. Les premières cohortes d'enfants de l'après-guerre viennent d'atteindre l'âge de la retraite. Cela exerce des pressions sur la planification de la relève dans le secteur de la main-d'œuvre hautement spécialisée, comme les pilotes et les mécaniciens d'avions. La formation de ces professionnels prend du temps et coûte cher et le Canada devra disputer cette main-d'œuvre à d'autres pays confrontés au même problème. Les paramètres démographiques auront également une incidence sur les services de l'industrie, car les voyageurs vieillissants poseront sans doute un plus grand nombre de problèmes d'accessibilité.

[Translation]

Last, there is the growing interest in air passenger rights. Certainly there are inherent rights to which everyone is entitled, related to delivery of a contracted service. But with air service being sold like a commodity, expectations regarding contractual entitlements increasingly extend to all aspects of service quality and delivery. An airline's performance depends on a number of factors, many of which are not within its control. Delays may be attributable to uncertain weather or security procedures. The current debate requires a careful assessment of competing factors that takes into consideration the integrated nature of the system and flight patterns.

[English]

In conclusion, there are more than a few bumps on the horizon: a difficult pricing and revenue climate; industry consolidation and alliances; environmental impacts; the demographics of an aging population; safety and security considerations; and consumer rights. All of these things present emerging issues for Canada's air carrier industry, and none is without cost considerations. For an industry that realizes only thin margins even at the best of times, these things pose real challenges.

We are open to your questions. May I add that we certainly welcome your review of the sector at this particular point in time? As I hope my introductory remarks have indicated, it is a timely moment to be looking at the air sector in Canada.

[Translation]

The Chair: You, of course, know that the transport minister will be appearing before the committee tomorrow. So we will have the benefit of a good overview of the administrative and political workings.

The members of the committee have chosen a topic of public interest. Therefore, I would like to point out that this committee meeting will be televised. Participants will be able to catch themselves on television at around 3 o'clock in the morning, in their hotel rooms, if they had to travel here. Please note that everything said here today will be on the record and televised.

The deputy chair of the committee, Senator Housakos, will ask the first question.

[English]

Senator Housakos: Welcome to our guests this morning, and I thank you for your informative overview. I am pleased to see the department finds the study relevant. We hope to do good work and make our contribution to bettering your work and the public interest.

Should foreign competition in Canada be welcomed in a domestic market, from the department's point of view? Should we be limiting foreign ownership in the airline industry in Canada?

[Français]

Enfin, il faut parler de la question d'actualité des droits des passagers. Certes, il existe des droits intrinsèques communs à tous ceux qui sont liés à la prestation d'un service prévu dans un accord. Puisque les services aériens sont vendus comme un produit, les attentes liées aux droits contractuels s'étendent de plus en plus à tous les aspects de la qualité et de la prestation des services. Le rendement d'une compagnie aérienne dépend d'un certain nombre de facteurs, dont plusieurs échappent à son contrôle. Les retards peuvent être attribués à des conditions météorologiques incertaines ou à des procédures de sécurité. Le débat actuel exige une bonne évaluation des facteurs concurrentiels tenant compte de la nature intégrée du système et des routes aériennes.

[Traduction]

En conclusion, plus d'une difficulté pointe à l'horizon : une conjoncture difficile des prix et des recettes; des regroupements et des alliances au sein de l'industrie; les impacts sur l'environnement; les paramètres démographiques d'une population vieillissante; les paramètres de sécurité et de sûreté; et les droits des consommateurs. Tous ces éléments représentent des questions d'actualité pour le secteur canadien du transport aérien et vont occasionner des coûts. Pour un secteur qui ne dispose que de minces marges de profit même dans les meilleurs cas, ces éléments représentent des difficultés très réelles.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions. Permettez-moi d'ajouter que nous sommes certainement très heureux que vous ayez décidé d'étudier ce secteur à ce moment-ci. Comme l'indiquent, je l'espère, mes observations liminaires, c'est un bon moment pour examiner le secteur du transport aérien au Canada.

[Français]

Le président : Vous n'êtes pas sans savoir que le ministre des Transports comparaitra devant le comité demain. Nous aurons donc un bon aperçu de l'appareil gouvernemental et politique.

Les membres du comité ont choisi un sujet d'intérêt public. Par conséquent, j'aimerais souligner que cette réunion du comité est télédiffusée. Les participants pourront donc se voir à la télévision, vers 3 heures du matin, dans leur chambre d'hôtel, s'ils sont en déplacement. Il est important de savoir que les propos tenus seront consignés au dossier et télédiffusés.

La première question sera posée par le vice-président du comité, le sénateur Housakos.

[Traduction]

Le sénateur Housakos : Je souhaite la bienvenue à nos invités ce matin, et je vous remercie pour votre survol informatif. Je suis heureux du fait que le ministère trouve l'étude pertinente. Nous espérons faire du bon travail et apporter notre contribution à l'amélioration de votre travail et au service de l'intérêt public.

La concurrence étrangère devrait-elle être invitée sur le marché national, du point de vue du ministère? Devrions-nous limiter la propriété étrangère dans l'industrie du transport aérien au

What would be the best way to offer Canadians a better service at a more competitive rate, which, I think, is the bottom line for the Canadian public? They want the best service at the best rate, and those desires are coupled with the government's concerns about ensuring that all the regional interests in the country are served. Can you give me your opinion on that?

Ms. Burr: First, under the Chicago Convention, as I mentioned in the introduction, there are requirements that national carriers be owned at least 51 per cent generally, certainly under control of national interest. We are in the process of amending our requirements on foreign ownership. That is consistent with the recommendations of the competitiveness panel that was chaired by Mr. Wilson last year. We are now in the process of waiting for the Canadian Transportation Agency to adjust its regulations. We would be moving to 49 per cent foreign ownership. That would presumably offer more investment opportunities into Canadian airlines for foreign interests.

As to the question of foreign competition, we are regularly pursuing Blue Sky opportunities that are as open as possible. However, the Blue Sky policy is founded on several principles, including reciprocity of interests. There is always a balancing act between the interests of Canada and the interests of our partner country. We have about 73 per cent open agreements right now. That includes our largest partners, both the EU, which was negotiated recently, and the United States. There is an attempt always to provide as open and competitive an arrangement as possible. Once you have an open sky agreement, the airline is free to operate with virtually no restrictions from an economic perspective. Of course, there are always safety regulations that must be respected. As I mentioned earlier, Transport Canada and CATSA are the primary regulators for safety and security.

Senator Housakos: Another question I have is with regard to the Flight Rights Canada program that was instituted. We traded in the Air Travel Complaints Commissioner process in reviewing complaints from customers and looking at customer service. How has one program compared with the other? Has the elimination of the commissioner been a hindrance when it comes to customers being able to file their complaints and those complaints being looked at carefully?

Ms. Burr: Considerable sections of the Canada Transportation Act deal with consumer rights. There is access to the regulatory body, the Canadian Transportation Agency, when customers feel they are dissatisfied with the services provided by the airline, particularly with respect to the terms and conditions that are supposed to be outlined clearly on the ticket. This is a subject of some debate, as I am sure you are aware. Many people feel we should go to a more expansive regime. However, when we look at what is offered by other countries, we feel that generally the

Canada? Quelle serait la meilleure façon d'offrir aux Canadiens un meilleur service à un prix plus concurrentiel, ce qui, je pense, est le but ultime recherché par le public canadien? Il veut le meilleur service au meilleur coût possible et ces souhaits sont combinés avec les préoccupations du gouvernement qui veut s'assurer que tous les intérêts régionaux au pays sont desservis. Pouvez-vous me donner votre opinion à ce sujet?

Mme Burr : Premièrement, en vertu de la Convention de Chicago, comme je l'ai dit dans mon exposé, il y a des exigences voulant que les transporteurs nationaux soient la propriété à au moins 51 p. 100, de façon générale, et certainement, sous le contrôle, d'intérêts nationaux. Nous sommes en train de revoir nos exigences en matière de propriété étrangère. Cela serait conforme aux recommandations du groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence présidé par M. Wilson l'an dernier. Nous attendons actuellement que l'Office des transports du Canada modifie sa réglementation. Nous passerions à une propriété étrangère allant jusqu'à 49 p. 100. On peut présumer que cela offrirait aux intérêts étrangers plus d'occasions d'investissement dans les transporteurs aériens canadiens.

Quant à la question sur la concurrence étrangère, nous essayons régulièrement de profiter de toutes les occasions dans le cadre de la politique Ciel bleu qui sont le plus ouvertes possible. Toutefois, la politique Ciel bleu est fondée sur plusieurs principes, dont celui de la réciprocité des intérêts. C'est toujours une question d'établir un équilibre entre les intérêts du Canada et ceux de notre pays partenaire. À l'heure actuelle, 73 p. 100 de nos accords sont des accords ouverts. Cela comprend nos plus importants partenaires, l'Union européenne, avec qui l'accord a été négocié récemment, et les États-Unis. Nous essayons toujours de fournir un arrangement aussi ouvert et concurrentiel que possible. Une fois que vous avez un régime « ciel ouvert », le transporteur aérien est libre d'exploiter le marché sans pratiquement aucune restriction du point de vue économique. Évidemment, il y a toujours les règlements en matière de sécurité qu'il faut respecter. Comme je l'ai dit plus tôt, Transports Canada et l'ACSTA sont les principaux organismes responsables de la réglementation en matière de sûreté et de sécurité.

Le sénateur Housakos : Mon autre question concerne l'initiative Droits des voyageurs aériens Canada. Nous avons remplacé par cette initiative le processus du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien du Canada pour l'étude des plaintes des clients et l'examen des services aux clients. Comment les deux programmes se comparent-ils? Est-ce que l'élimination du poste de commissaire a été un obstacle à la présentation des plaintes des clients et à l'examen diligent de ces plaintes?

Mme Burr : Un nombre considérable d'articles de la Loi sur les transports au Canada traitent des droits des consommateurs. Lorsque les clients sont insatisfaits des services offerts par le transporteur aérien, ils ont accès à l'organisme de réglementation, l'Office des transports du Canada, surtout en ce qui a trait aux modalités qui sont censées être décrites clairement sur le billet. Cela fait l'objet d'un certain débat, comme vous le savez certainement. Beaucoup de gens pensent que nous devrions nous orienter vers un régime plus étendu. Cependant, lorsque

provisions in the act are similar and in some cases perhaps more satisfactory than the process in the EU, which has a more legislated structure.

In the case of the United States, the provisions in their system require recourse to the courts, which is somewhat difficult as well. Being able to go to the CTA is a good middle ground.

I will ask Ms. Gravitis-Beck, who has worked on this quite a bit, to comment on any comparison to the earlier model we had here in Canada.

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy, Transport Canada: Perhaps I could also respond to your question on Flight Rights Canada. That program was introduced as a communications vehicle to help improve the understanding of the Canadian public about the approach that already existed in the Canada Transportation Act, as Ms. Burr indicated. It also included a code of conduct, which was voluntarily adopted when it was first introduced by all of Canada's particularly large carriers domestically.

Subsequent to that, all of the carriers took very much to heart the discussion that was occurring publicly, and they brought those voluntary code of conduct approaches into their terms and conditions of carriage, which then made them subject to the same kind of complaint process and rigour that the Canadian Transportation Agency applies to any complaints it gets with respect to services that are incorporated in terms and conditions of carriage.

There has been some real advancement in bringing some of the elements of Flight Rights Canada that were not previously in the terms and conditions of carriage of our main carriers to their terms and conditions. When Bill C-11 was being discussed, there was much consideration of whether the elimination of the commissioner's role would hamper the complaints process. I think the transportation agency brought forward information indicating that the level of complaints increased after the commissioner's position ended and as familiarity with the process increased. Between that and the Flight Rights initiative, our hope is that the public is more aware of the approach that exists and of their rights to complain if they do not feel their service has been appropriate or within the rules that the carrier has set out.

Senator Housakos: My last question is with regard to the governance of our airports. Transport Canada through the years has divested itself of direct control of airport authorities. They have become more than arm's length; they are quite independent bodies currently. Has that approach served us well in being able to balance customer service, competition in the marketplace and some authority over the airport, as Transport Canada should have, and over these huge assets we have in this country, which

nous regardons ce qui est offert dans d'autres pays, nous estimons que, généralement, les dispositions de la loi sont semblables et, dans certains cas, peut-être, plus satisfaisantes que le processus en vigueur dans l'Union européenne, qui a une structure plus légiférée.

Dans le cas des États-Unis, les dispositions en vigueur là-bas nécessitent le recours aux tribunaux, ce qui est également un peu difficile. La possibilité de s'adresser à l'OTC est une bonne mesure mitoyenne.

Je vais demander à Mme Gravitis-Beck, qui a passablement travaillé sur cette question, de commenter la comparaison avec le modèle que nous avions auparavant au Canada.

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Peut-être, pourrais-je également répondre à votre question sur l'initiative Droits des voyageurs aériens Canada. Ce programme a été lancé comme un moyen de communication pour aider à améliorer la compréhension du public canadien de l'approche qui existait déjà dans la Loi sur les transports au Canada, comme l'a indiqué Mme Burr. Il comportait également un code de conduite qui a été adopté volontairement par tous les principaux transporteurs aériens nationaux.

Par la suite, tous les transporteurs ont pris à cœur la discussion publique qui se déroulait, et ils ont transposé ces approches volontaires en matière de code de conduite dans leurs modalités de transport, ce qui les a assujettis au même type de processus de plaintes et de rigueur que celui que l'Office des transports du Canada applique à toutes les plaintes qu'il reçoit concernant les services qui sont compris dans les modalités de transport.

On a réalisé un progrès réel pour ce qui est de l'inclusion, dans les modalités de transport de nos principaux transporteurs aériens, de certains des éléments contenus dans Droits de voyageurs aériens Canada, qui auparavant, n'y figuraient pas. Lorsque le projet de loi C-11 était débattu, on a beaucoup discuté de la question de savoir si l'élimination du rôle du commissaire nuirait au processus des plaintes. Je pense que l'Office des transports a présenté de l'information indiquant que le nombre de plaintes a augmenté après l'élimination du poste de commissaire, une fois que les gens sont devenus plus familiers avec le processus. Grâce à cela et à l'initiative Droits de voyageurs aériens, nous espérons que le public est davantage au courant de l'approche qui existe et de son droit à se plaindre s'il estime que les services qu'il a reçus n'étaient pas appropriés ou ne respectaient pas les règles adoptées par le transporteur.

Le sénateur Housakos : Ma dernière question concerne la gouvernance de nos aéroports. Au cours des années, Transports Canada s'est départi du contrôle direct des autorités aéroportuaires. Elles sont devenues plus indépendantes; ce sont des entités assez indépendantes à l'heure actuelle. Est-ce que cette approche nous a bien servis pour ce qui est d'équilibrer les services aux consommateurs, la concurrence sur le marché et une certaine autorité sur les aéroports, comme ce devrait être le cas pour

are our international and local airports? I know that is a broad issue, but perhaps you can give us an overview of that.

Ms. Burr: That is a very broad question. It is fair to say that commercializing the airports, especially the top eight NAS airports — but all of them really — has unleashed a lot of energy and entrepreneurial spirit right across the country. I know there are some concerns occasionally that the airports are somewhat overly enthusiastic in investing in expansion, and the costs get transferred to the air sector or the airlines. However, the fact remains that they have probably invested in infrastructure at a level that the federal government, if we had continued to run the airports, could never have done in the time frame we are talking about.

The challenge of that balance between respecting the cost to the carriers versus the interests of the airports as economic generators within a local community or regional community is a balance. We are told repeatedly that airports are sensitive to the fact that if they price themselves too high as far as the airlines are concerned, airlines will go somewhere else. I guess there is a bit of a challenge that way that keeps the balance in play.

As far as we are concerned, at this point in time, although we had introduced airport legislation a few years ago, it died on the Order Paper, and we have not gone back and attempted to revive that legislation. That is unfinished business to some extent, but at the same time, each of the airports operates within lease arrangements that were negotiated at the time of the transfer. They are fairly comprehensive. A set of expectations laid out in the lease allows the airport authority to operate in a business-like way. Generally, this is viewed as a model that has worked quite well.

The Chair: I think Senator Cochrane had a supplementary question.

Senator Cochrane: Yes, I did. Thank you for appearing this morning.

I want to go back to the Air Travel Complaints Commissioner, which my friend has been questioning you about. When was that position terminated?

Ms. Burr: I will have to get you the actual date, but it would probably be around 2003 or 2004, I would think.

Senator Cochrane: You have spoken about the rationale for that decision, but have you gone back and looked at that rationale to see if that was the right decision at the time?

Ms. Burr: Not really. We have tended to focus more on the general question of whether the passenger bill of rights model fits within our regulatory and legislative context right now.

Senator Cochrane: Does it?

Transports Canada, et sur ces actifs énormes que nous avons dans ce pays, à savoir nos aéroports internationaux et locaux? Je sais que c'est une question très large, mais peut-être que vous pouvez nous donner une idée de cela.

Mme Burr : Il s'agit d'une question très vaste. Il est juste de dire que le fait de commercialiser les aéroports, surtout les huit aéroports RNA les plus importants — mais, en réalité, tous les aéroports — a libéré beaucoup d'énergie et d'esprit d'entreprise partout au pays. Je sais qu'il y a certaines préoccupations à l'occasion au sujet du fait que certains aéroports font preuve d'un excès d'enthousiasme en investissant dans les travaux d'agrandissement, et que les coûts sont refilés au secteur du transport aérien ou aux compagnies de transport aérien. Cependant, le fait demeure qu'ils ont probablement investi dans l'infrastructure à un niveau que le gouvernement fédéral, si nous avions continué à diriger les aéroports, n'aurait jamais pu faire dans le laps de temps dont nous parlons.

Équilibrer les frais engagés par les transporteurs et les intérêts des aéroports comme moteurs économiques dans une collectivité locale ou régionale constitue un défi. On nous répète sans cesse que les aéroports sont conscients que s'ils demandent un prix trop élevé aux compagnies aériennes, les compagnies s'installeront ailleurs. Il semble y avoir un certain défi sur ce plan qui garde la question de l'équilibre en jeu.

Pour notre part, nous avons présenté une loi sur les aéroports il y a quelques années, mais elle est morte au *Feuilleton*, et nous n'avons pas tenté de la réintroduire. Dans une certaine mesure, actuellement, l'affaire est inachevée, mais en même temps, tous les aéroports opèrent en fonction de contrats de location négociés au moment du transfert. Ces contrats sont assez complets. Ils contiennent une liste d'attentes qui permet à l'administration aéroportuaire de fonctionner efficacement et professionnellement. De façon générale, on considère que le modèle fonctionne assez bien.

Le président : Je crois que le sénateur Cochrane a une question complémentaire.

Le sénateur Cochrane : En effet. Merci d'être ici ce matin.

Je veux revenir sur la question du Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, au sujet duquel mon collègue vous interrogeait. À quel moment ce poste a-t-il été aboli?

Ms. Burr : Je vais devoir vous trouver la date exacte, mais je crois que c'était probablement autour de 2003 ou 2004.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé des raisons de cette décision, mais les avez-vous réexaminées depuis pour déterminer si c'était la bonne chose à faire à l'époque?

Mme Burr : Pas vraiment. Nous avons tendance à nous concentrer plutôt sur la question générale de savoir si le modèle de la déclaration des droits des passagers cadre bien avec le contexte réglementaire et législatif actuel.

Le sénateur Cochrane : La réponse est-elle oui?

Ms. Burr: Our sense is that the model we have works fairly well. Certainly the agency takes its responsibilities seriously when it comes to customer complaints.

Ms. Gravis-Beck: Could I add to that comment? One of the elements that was important in Bill C-11, the revisions to the Canada Transportation Act, was the requirement that the agency continue to report on the results of those complaints on an annual basis as part of its annual report; the transparency to the public and awareness of the nature of complaints and the number of complaints received is an important feature of the regime that is currently in place.

Senator Cochrane: Since then, we have a new process that attempts to deal with travellers' complaints. How long this has been in place, and what sorts of issues does the process cover?

Ms. Gravis-Beck: This process has been in place for at least eight years, perhaps longer. It has evolved from almost a test for informal complaints being channelled and dealt with before more formal mediation and arbitration processes were applied, if complaints escalated.

The informal process was initially started by the agency as a bit of a pilot, a test, and it evolved because it was seen as quite effective and successful for dealing with complaints in a fairly effective and quick way. It gave people with concerns relatively more rapid and inexpensive feedback than going through the more formalized mediation and arbitration processes that also exist in the Canada Transportation Act but are really reserved for more major or systemic complaints.

The regular, more normal course of business issues that may arise with a passenger, such as lost bags or a sense that perhaps pricing is not appropriate, are issues that the informal process can deal with quite well. Under that process, passengers who have a complaint are first expected to raise it with their carrier, because the carrier's terms and conditions are a contractual obligation with its passengers; and if they do not get satisfaction from their carrier, that complaint is then brought to the Canadian Transportation Agency, which acts as an intermediary between the company and the individual who brought the complaint. Based on their experience, they assess the reasonableness of the complaint and attempt to find a resolution if, in fact, the issue is a reasonable and appropriate one.

Again, in terms of what they report publicly, they do report on a number of complaints that they deal with; they report on the general nature of those complaints and what kind of categories they fall into; and they also speak to the few complaints — and it is a very few — that do get escalated into the more formal process if they cannot be resolved and if they really are systemic issues that probably require a broader hearing.

Senator Cochrane: How many complaints would you receive annually?

Mme Burr : Selon nous, le modèle fonctionne assez bien. L'Office prend certainement son rôle au sérieux en ce qui concerne les plaintes des consommateurs.

Mme Gravis-Beck : Puis-je ajouter à cette réponse? L'un des éléments importants du projet de loi C-11, les modifications à la Loi sur les transports du Canada, était l'exigence que l'Office continue à inclure les résultats de ces plaintes dans son rapport annuel; la transparence envers le public ainsi que la connaissance de la nature des plaintes et du nombre de plaintes reçues sont des caractéristiques importantes du régime actuel.

Le sénateur Cochrane : Depuis, on emploie une nouvelle méthode pour tenter de gérer les plaintes des voyageurs. Quand a-t-elle été mise en place et quelles sortes de questions permet-elle de régler?

Mme Gravis-Beck : La méthode est employée depuis au moins huit ans, sinon plus. Elle a évolué à partir de ce qui était presque un critère utilisé pour diriger et régler les plaintes informelles avant d'avoir recours à des méthodes de médiation et d'arbitrage plus officielles, dans le cas où les plaintes accèdent à un autre niveau.

Initialement, l'Office a élaboré la méthode informelle plutôt comme un projet pilote, un essai, et il l'a développée parce qu'il jugeait qu'elle permettait de gérer les plaintes assez efficacement et rapidement. Les personnes qui ont des préoccupations peuvent ainsi recevoir des réactions plus vite et moyennant moins de frais que lorsqu'on a recours aux processus de médiation et d'arbitrage plus officiels qui sont aussi prévus par la Loi sur les transports du Canada, mais qui sont utilisés plutôt pour régler des plaintes majeures ou généralisées.

La méthode informelle est très efficace pour régler les problèmes qu'un passager peut avoir dans le cours normal des activités, par exemple, la perte de bagages ou le sentiment qu'un prix est inadéquat. Dans le cadre du processus, on s'attend à ce que les passagers qui ont une plainte à faire la présentent d'abord à leur transporteur parce que les conditions de celui-ci font partie de ses obligations contractuelles envers ses passagers. Si la personne n'obtient pas réparation du transporteur, la plainte est envoyée à l'Office des transports du Canada, qui joue le rôle d'intermédiaire entre la compagnie et le plaignant. En se fondant sur son expérience, l'Office évalue la plainte et détermine si elle est raisonnable et pertinente; dans l'affirmative, il tente de régler le différend.

Je le répète, par rapport à ce que l'Office inclut dans ses rapports publics, il rend compte de nombre de plaintes dont il traite, ainsi que de la nature générale de ces plaintes et des catégories auxquelles elles appartiennent; il mentionne aussi les rares plaintes — et elles sont véritablement rares — qui atteignent le niveau du processus officiel si on n'arrive pas à les résoudre et s'il s'agit vraiment d'enjeux généralisés qui nécessitent probablement une audience poussée.

Le sénateur Cochrane : Combien de plaintes recevez-vous par année?

Ms. Gravitis-Beck: It is the Canadian Transportation Agency that receives those, and it is an arm's-length agency from Transport Canada. Transport Canada does not receive those complaints. We can provide you with the exact numbers. It is in the order of 600 to 700-some-odd complaints a year, I believe.

Senator Cochrane: Are some complaints more prominent than others?

Ms. Gravitis-Beck: I believe that with the Canadian Transportation Agency, historically lost bags are a recurring complaint, as well as concerns about delays or cancellations.

Senator Cochrane: They are resolved mostly through the Canadian Transportation Agency?

Ms. Gravitis-Beck: That is correct.

Senator Cochrane: I would like to come back later on, Mr. Chair.

The Chair: Yes. The agency will be appearing before the committee in November, so you will have the occasion to ask them the same type of question directly.

Senator Plett: Thank you, Ms. Burr. It is a pleasure seeing you again. We met a few days ago.

My question is based on the price of airline tickets domestically. We have primarily three airlines that fly domestically in Canada, and they seem to be able to operate at all different levels of prices. I know that Air Canada has at least three prices, depending what time of the day I book my flight and so on. With WestJet, I can walk up to the counter and buy a ticket for the lowest Air Canada price at any time of the day. Although I do not have the opportunity to fly Porter that much because they fly mostly in the East, I am told they are the same.

What role does Transport Canada play in regulating any prices? Is there any regulation? Can they simply charge whatever they want, and we accept that?

Ms. Burr: Since about 1988, the government policy has been to try to ensure that the system is as market-based as possible. At this point in time, we do not become involved at all in any airline pricing decisions. The philosophy here is that this is a business model. As you have described, there are different business models, and the airlines rise and fall to some extent on the health and practicality of their business models.

What often happens with airlines is that if you buy a ticket further out, it will be cheaper; and as you get closer in to the date you are going to fly, for many of the major carriers, the so-called legacy carriers, the ticket is more expensive, for sure.

Senator Plett: However, Air Canada has some different prices depending on the type of ticket: Tango, Tango Plus, and Latitude. I can buy a ticket today for two weeks down the road and they

Mme Gravitis-Beck: C'est l'Office des transports du Canada qui les reçoit, et cet organisme est indépendant de Transports Canada. Ce n'est pas Transports Canada qui reçoit les plaintes. Nous pouvons vous fournir les chiffres exacts. Je crois qu'ils s'élèvent à environ 600 ou 700 plaintes par année.

Le sénateur Cochrane: Y a-t-il des plaintes plus considérables que d'autres?

Mme Gravitis-Beck: Je crois que pour l'Office des transports du Canada, traditionnellement, les plaintes relatives à la perte de bagages reviennent souvent, ainsi que les préoccupations au sujet de retards ou d'annulations.

Le sénateur Cochrane: Elles sont réglées surtout par l'entremise de l'Office des transports du Canada?

Mme Gravitis-Beck: C'est exact.

Le sénateur Cochrane: J'aimerais revenir sur le dossier, monsieur le président.

Le président: Oui. L'Office comparaitra devant le comité en novembre; vous aurez donc l'occasion de leur poser directement le même genre de questions.

Le sénateur Plett: Merci, madame Burr. Je suis heureux de vous revoir. Nous nous sommes rencontrés il y a quelques jours.

Ma question porte sur le coût des billets d'avion pour les vols intérieurs. Trois compagnies aériennes principales offrent des vols intérieurs au Canada et elles semblent toutes pouvoir le faire à des prix différents. Je sais qu'Air Canada donne au moins trois prix, selon, par exemple, l'heure à laquelle je réserve mon vol. Avec WestJet, je peux me présenter au comptoir à n'importe quelle heure et acheter un billet au prix inférieur d'Air Canada. Je n'ai pas souvent l'occasion de faire affaire avec Porter puisque la compagnie offre surtout des vols dans l'Est, mais on me dit que c'est la même chose.

Quel rôle Transports Canada joue-t-il dans la réglementation des prix? Existe-t-il de la réglementation? Les compagnies peuvent-elles simplement fixer les prix comme bon leur semble, et nous acceptons cela?

Mme Burr: Depuis 1988 environ, la politique du gouvernement consiste à veiller à ce que le système soit, autant que possible, fondé sur le marché. En ce moment, nous ne participons aucunement aux décisions des compagnies aériennes relatives à l'établissement des prix, car nous considérons que cela fait partie d'un modèle d'entreprise. Comme vous l'avez décrit, les modèles varient et, dans une certaine mesure, les compagnies aériennes prennent de l'essor ou chutent selon le bon état et l'applicabilité de leur modèle d'entreprise.

Ce qui se produit souvent avec les compagnies aériennes, c'est que plus vous achetez votre billet tôt, moins il vous coûte cher; tandis qu'avec la plupart des transporteurs, notamment ceux qu'on appelle les transporteurs traditionnels, chose certaine, plus la date de votre vol approche, plus le billet coûte cher.

Le sénateur Plett: Toutefois, les prix d'Air Canada varient selon le type de billet : Tango, TangoPlus et Latitude. Je peux acheter un billet pour un vol dans deux semaines et la compagnie

will ask me what kind of a ticket I want. The seat is generally the same seat no matter what price I pay. They do not just do this going out; they have a different price structure as well.

Ms. Burr: I think there is a real science to it. They have people working away on what works best for them. In all seriousness, though, the department's philosophy over the last few years has been that it works best if the airlines are making those kinds of business decisions; and hopefully consumers, especially where there is choice, can decide for themselves whether they want to fly with one carrier or another.

Senator Plett: Certainly I am a supporter of free enterprise. I am also a supporter of the philosophy that if it backfires on a company and it gets into financial difficulties, we are not too quick there to bail one out over the other. Other than that, I do support that.

Is there room in Canada for more entrants into domestic air travel? We have the three carriers. WestJet and Air Canada fly across the country. Porter only flies in parts of the country. Is there more room for domestic air carriers?

Ms. Burr: Many of the decisions around carriers going into a market are tied to the economic activity within a specific community or region. You can certainly see a case where as economic conditions improve, we could see scope for new entrants in certain regions of the country that reflect the economy and its level of vitality.

We have seen over the past few years in this country a certain number of failures within the Canadian domestic airline environment. We have seen about 13 failures over the last 10 years, and I think 7 charter airlines have come and gone. There is no doubt that it is a volatile sector and very much an indicator of economic conditions at any given time.

Senator Plett: I do not think you can necessarily give us a definitive answer here, but I live an hour and a half from Grand Forks and a couple of hours from Fargo. Many Canadians live close to American airports. It seems that if I want to fly to Mexico and I want to drive an hour and a half to Grand Forks, as opposed to 45 minutes to the Winnipeg airport, I might be able to save myself a few hundred dollars.

As a country, are we obligated to get involved in something like that? Is there anything we can do to stop the bleeding to the United States from our passengers going across the line to buy their tickets?

Ms. Burr: I imagine you will have a number of airlines and airports coming in to talk to you. I think it would be fair to say that they feel the cost structure in Canada is onerous relative to

va me demander le type que je veux. De façon générale, le siège est le même, peu importe ce que je paye. Elle ne procède pas ainsi uniquement selon le moment de l'achat du billet, elle a aussi une structure de prix différente.

Mme Burr : Je pense qu'elle suit une véritable méthode scientifique. Des gens travaillent à trouver ce qui fonctionne le mieux pour elle. Sérieusement, au cours des dernières années, le ministère a adopté une philosophie selon laquelle il est préférable que les compagnies aériennes prennent elles-mêmes ce genre de décisions opérationnelles, dans l'espoir que les consommateurs puissent décider eux-mêmes avec quel transporteur ils veulent faire affaire, surtout lorsqu'ils ont un choix.

Le sénateur Plett : Je suis certainement pour le régime de libre entreprise. Or, j'appuie aussi la philosophie selon laquelle si ce régime se retourne contre une compagnie et qu'elle se met à éprouver des difficultés financières, nous ne réagissons pas trop rapidement pour en renflouer une au détriment de l'autre. Mis à part cela, je soutiens ce modèle.

Le marché canadien du transport aérien intérieur est-il assez grand pour accueillir de nouveaux concurrents? Nous avons les trois transporteurs. WestJet et Air Canada volent d'un océan à l'autre. De son côté, Porter ne dessert que certaines régions du pays. Y a-t-il de la place pour d'autres transporteurs aériens intérieurs?

Mme Burr : Nombre de décisions relatives à l'entrée de transporteurs sur le marché sont liées à l'activité économique d'une collectivité ou d'une région donnée. On peut certainement envisager que, dans certaines régions, avec l'amélioration des conditions économiques, de nouveaux concurrents pourraient jouir de possibilités qui reflètent l'économie et son niveau de vitalité.

Au cours des dernières années, nous avons été témoins d'un certain nombre d'échecs dans le milieu des compagnies aériennes intérieures du Canada. En effet, il y a eu environ 13 échecs pendant les 10 dernières années, et je pense que 7 transporteurs aériens à la demande sont apparus puis disparus. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un secteur instable et certainement d'un indicateur des conditions économiques à tout moment.

Le sénateur Plett : Je ne crois pas que vous puissiez nécessairement nous donner une réponse définitive, mais j'habite à une heure et demie de Grand Forks et à deux ou trois heures de Fargo. De nombreux Canadiens vivent près d'aéroports américains. Il me semble que si je veux prendre l'avion jusqu'au Mexique et conduire ma voiture pendant une heure et demie jusqu'à Grand Forks, plutôt que pendant 45 minutes jusqu'à l'aéroport de Winnipeg, je pourrais économiser quelques centaines de dollars.

En tant que pays, avons-nous l'obligation de nous mêler à ce genre de situation? Pouvons-nous faire quelque chose pour stopper l'hémorragie provoquée par nos passagers qui se rendent aux États-Unis pour acheter leurs billets?

Mme Burr : Je présume que vous accueillerez un certain nombre de compagnies aériennes et d'aéroports. Je pense qu'il serait juste de dire qu'ils sentent que la structure de coûts en place

what is in place in the United States. To some extent, the costs at some of the neighbouring airports right across the country — Seattle, Burlington, Fargo, et cetera — reflect a different business model in the United States. The American government provides assistance to some of its airports, as do states and municipal governments.

The other factor, which is a fact of life, is that the U.S. is a huge market with many more passengers and many more airlines. I think that drives down unit costs a great deal, as well. Therefore, it is a different model than we have here in Canada, but at the same time, one could argue that the discipline of knowing that there are options across the border is to some extent keeping airport costs somewhat competitive here in Canada, too. I know that some of the airports coming to talk to you will tell you that they are concerned about competing with the airport a few hundred kilometres away across the border.

Senator Plett: Some of the airports or airlines still have some clear instructions for us as to what they would like to see happen, do they not?

Ms. Burr: I think you will hear quite a bit.

Senator MacDonald: Thank you, witnesses, for being here this morning. I want some clarification. You mentioned the 26 airports in the National Airports System. What criteria are used to decide which airports should be in that system? Some of them are quite obvious, such as the big airports in the urban centres. However, what criteria are applied, what are the advantages of being on that list, and what are the disadvantages of not being on that list?

Ms. Burr: I think that at the time the National Airports Policy was established and the NAS system was put together, one of the criteria was that the capital city of each province and territory would be included. It is not purely volume-driven. As you mentioned, senator, clearly some airports are on the list because of their size. However, over and above that, the others in the group are primarily the provincial and territorial capitals, and in some cases clearly they would not be on the list if they were not a capital.

We ask the airport community from time to time how they feel about being a NAS airport or not. Generally we are told that they like the idea of being in that select group. The downside is that they do or they will pay airport rent at a particular given time; it is tied to their lease arrangements and when they negotiated their lease with the federal government. A number of them, particularly the smaller ones, are currently not paying any rent but may come on stream in 2012 and 2014 and beyond.

Senator MacDonald: The airports on the list are not paying rent?

au Canada est lourde comparativement à celle des États-Unis. Dans une certaine mesure, les coûts dans des aéroports voisins partout au pays — Seattle, Burlington, Fargo, et cetera — reflètent le fait que le modèle de gestion employé aux États-Unis diffère du nôtre. En effet, le gouvernement américain fournit de l'assistance à certains de ses aéroports; il en est de même des gouvernements étatiques et municipaux.

L'autre facteur, qui est une réalité de la vie, c'est que le marché américain est énorme et qu'il compte beaucoup plus de passagers et de compagnies aériennes que le nôtre. Je crois que cet élément fait aussi considérablement baisser les coûts unitaires. Ainsi, leur modèle diffère de celui employé au Canada; or, du même coup, on pourrait soutenir que, dans une certaine mesure, le fait de savoir qu'il y a des options supplémentaires de l'autre côté de la frontière aide à maintenir les frais d'aéroport à des taux concurrentiels au Canada aussi. Je sais qu'une partie des aéroports qui s'adresseront à vous vous diront qu'ils s'inquiètent de faire concurrence avec l'aéroport situé à quelques centaines de kilomètres d'eux, de l'autre côté de la frontière.

Le sénateur Plett : Certains aéroports ou compagnies aériennes ont encore des instructions précises à nous donner relativement à ce qu'ils aimeraient qu'ils se produisent, non?

Mme Burr : Je pense que vous entendrez beaucoup de choses.

Le sénateur MacDonald : Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui. Je vous demanderais quelques précisions. Vous avez mentionné les 26 aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports. Quels critères sont utilisés pour déterminer quels aéroports devraient être inclus dans ce réseau? Pour certains, c'est assez évident, notamment les grands aéroports situés dans les centres urbains. Or, quels critères sont appliqués, quels sont les avantages de figurer sur la liste et quels sont les désavantages de ne pas y être inscrit?

Mme Burr : Je pense qu'à l'époque où la Politique nationale des aéroports a été adoptée et où le RNA a été mis en place, l'un des critères était que la capitale de tous les territoires et provinces serait incluse. Le volume n'est pas le seul facteur. Comme vous l'avez dit, monsieur le sénateur, certains aéroports figurent évidemment sur la liste en raison de leur taille. Toutefois, outre cela, les autres membres du groupe sont principalement les capitales provinciales et territoriales; dans certains cas, ils ne seraient manifestement pas inscrits sur la liste s'ils n'étaient pas une capitale.

Nous demandons de temps en temps aux aéroports ce qu'ils pensent de faire partie ou de ne pas faire partie du RNA. De façon générale, ils nous disent qu'ils aiment l'idée de compter parmi ces quelques privilégiés. Le désavantage, c'est qu'ils payent ou qu'ils payeront un loyer d'aéroport à un moment donné; cette obligation est liée à leurs contrats de location et à leurs négociations avec le gouvernement fédéral. Certains d'entre eux, en particulier les plus petits, ne payent pas de loyer à l'heure actuelle, mais ils se joindront peut-être aux autres en 2012, 2014 ou plus tard.

Le sénateur MacDonald : Les aéroports qui figurent sur la liste ne payent pas de loyer?

Ms. Burr: Not all of them.

Senator MacDonald: What are the advantages of being on the list?

Ms. Burr: Those on the list are certainly viewed as being sort of the senior airports of the country, if you will. It might be time to revisit the list and determine a different configuration.

There is sort of a natural division within even the Canadian Airports Council. There is a large airport committee and a smaller airport committee made up of NAS airports. Therefore, even within the community of 26, distinctions are made tied to size.

Senator MacDonald: When were these 26 determined? How often are they reviewed, or are they ever reviewed?

Ms. Burr: We have not really reviewed them. Do you recall when the policy was introduced?

Ms. Gravis-Beck: It was in 1996.

Ms. Burr: It has been around for a little while.

Senator MacDonald: I cannot help but notice when looking at Atlantic Canada that there is one in Charlottetown and there are two in Newfoundland — St. John's is the capital and Gander is an international airport. However, there are three in New Brunswick and only one in Nova Scotia. Nova Scotia has the largest population in Atlantic Canada, and Cape Breton is the second largest urban centre in Nova Scotia, yet Sydney Airport is not on the list.

I am curious why it would be left off this list, particularly when I reflect on the changes that occurred with VIA Rail in the 1980s when Montreal-based VIA Rail determined that the passenger rail service would be discontinued between Sydney and Truro. Based on the criteria, it seems to me a place like Sydney would be on this list. Why is it not?

Ms. Burr: Sydney is not a provincial capital, and although it is an important airport in its region, it is probably not of the volume that would argue for its being in the National Airports System. That does not mean it is not an important airport. We have over 300 airports in this country. Certainly, Sydney would presumably be considered an important one within the Atlantic region.

Senator MacDonald: I am curious as to why it would not be included in that original list.

Ms. Gravis-Beck: The NAS airports evolved from airports that were previously owned by Transport Canada. Some airports were never owned by Transport Canada. Part of the process of the National Airports Policy was to devolve the most significant of the airports. As Ms. Burr mentioned, those included the capitals and airports that at that time had passenger volumes over 2,000 annually and were federally owned. A combination of those

Mme Burr : Pas tous, non.

Le sénateur MacDonald : Quels sont les avantages de faire partie de la liste?

Mme Burr : Ceux qui figurent sur la liste sont certainement vus en quelque sorte comme les aéroports supérieurs du pays, si vous voulez. Le temps est peut-être venu de la revoir et d'en modifier la configuration.

Il y a comme une division naturelle même au sein du Conseil des aéroports du Canada. Un comité est formé de grands aéroports et un autre, de petits aéroports du RNA. Ainsi, même entre les 26, on fait des distinctions par rapport à la taille.

Le sénateur MacDonald : Quand les 26 aéroports ont-ils été choisis? À quelle fréquence revoit-on la liste, ou la revoit-on jamais?

Mme Burr : Nous ne l'avons pas vraiment revue. Vous rappelez-vous quand la politique a été instaurée?

Mme Gravis-Beck : C'était en 1996.

Mme Burr : Elle existe depuis quelque temps.

Le sénateur MacDonald : Je ne peux m'empêcher de remarquer, en jetant un coup d'œil au Canada atlantique, qu'il y en a un à Charlottetown et deux à Terre-Neuve — St. John's est la capitale et l'aéroport de Gander est international. Or, il y en a trois au Nouveau-Brunswick et seulement un en Nouvelle-Écosse. La Nouvelle-Écosse est la province la plus peuplée du Canada atlantique et le Cap-Breton est le deuxième centre urbain de la province sur le plan de l'importance, et pourtant, l'aéroport de Sydney ne figure pas sur la liste.

Je suis curieux de savoir pourquoi il serait exclu de la liste, surtout lorsque je pense aux changements qui se sont produits avec VIA Rail dans les années 1980, lorsque la société basée à Montréal a décidé d'interrompre le service ferroviaire voyageurs entre Sydney et Truro. Selon les critères, il me semble qu'un endroit comme Sydney devrait être inclus. Pourquoi ne l'est-il pas?

Mme Burr : Sydney n'est pas une capitale provinciale, et bien que l'aéroport soit important dans sa région, son volume n'est probablement pas suffisant pour justifier sa présence au sein du Réseau national des aéroports. Cela ne signifie pas que ce n'est pas un aéroport important. Il y a au-delà de 300 aéroports au pays. Celui de Sydney serait sans doute considéré comme important dans la région atlantique.

Le sénateur MacDonald : Je suis curieux de savoir pourquoi il n'a pas été inclus dans la liste originale.

Mme Gravis-Beck : Le RNA est formé d'aéroports qui appartenaient autrefois à Transports Canada. Certains n'ont jamais appartenu au ministère. La Politique nationale des aéroports visait en partie à rendre autonomes les aéroports les plus considérables. Comme Mme Burr l'a mentionné, cela incluait ceux des capitales, ainsi que ceux qui avaient à l'époque un volume annuel de plus de 2 000 passagers et qui appartenaient au

criteria became the arrangements for lease arrangements and so on under the National Airports System.

There is another significant thing under the National Airports System. We talk about the advantages and whether it is an advantage or disadvantage, but the assets of those airports, which include the land and the buildings, revert to the federal government once the leases terminate. Again, there is a sort of recognition of public interest and strategic importance of this mix of airports across the country to ensure there continues to be some federal involvement or grounding in terms of those airports.

Senator MacDonald: I am not saying I am advocating it. However, I do know people at the airport authority there, and I will speak to them to see what their take is on this. They are always struggling, and I am just curious about how much this affects the viability of the airport in the long run. It might not.

Ms. Gravitis-Beck: I do not think being a member of the National Airports System creates an advantage in terms of viability or success. It really is based more on history, but it also creates a bit of a marketing opportunity for those airports to promote their services.

However, equally, we have airports such as Abbotsford and Hamilton that are sizable airports and are not part of the National Airports System because they do not have the history that I referenced. They equally set themselves up and market their services internationally and do not feel constrained by being outside of that.

Senator MacDonald: I will have to do a little more investigation on the ground and get some feedback from them. I guess I will have more questions in the future.

Senator Mercer: Sydney is the capital of Cape Breton.

Senator Cochrane: Could the committee members get a copy of the guidelines that determine how these 26 airports are designated?

Ms. Burr: Yes, we can get you something on that.

The Chair: Please give it to the clerk and the clerk will distribute it among the members.

[Translation]

Senator Fox: I want to begin by thanking the witnesses for their presentations, which I found very interesting.

My first question is along the same lines as Senator Plett's and has to do with ticket prices. We get the sense that no one is responsible for ticket prices and that it is all left to the free market to decide. I am sure that when the airlines appear before the committee, they will tell us that pricing has a lot to do with airport taxes.

fédéral. Ces critères combinés sont devenus les dispositions notamment des contrats de location conclus en vertu du Réseau national des aéroports.

Le Réseau national des aéroports comporte un autre aspect important. Nous parlons des avantages et nous demandons s'il s'agit d'un bien ou d'un mal, mais les actifs de ces aéroports, qui incluent le terrain et les bâtiments, retournent au gouvernement fédéral à la fin du bail. Encore une fois, on reconnaît en quelque sorte l'intérêt public et l'importance stratégique de ce mélange d'aéroports de partout au pays, ainsi que de veiller à ce que le gouvernement fédéral continue à jouer un rôle par rapport à ces aéroports.

Le sénateur MacDonald : Je ne dis pas que je recommande son inclusion, mais je connais des gens qui travaillent pour l'administration de l'aéroport, et je leur demanderai ce qu'ils en pensent. Ils ont toujours des difficultés financières, et je suis curieux de savoir dans quelle mesure l'appartenance à ce réseau a un effet sur la rentabilité à long terme de l'aéroport. Il se peut qu'elle n'en ait pas.

Mme Gravitis-Beck : Je ne crois pas que faire partie du Réseau national des aéroports accroît la rentabilité ou la réussite de l'aéroport. L'appartenance au réseau est fondée davantage sur l'histoire de l'aéroport, mais elle donne également aux aéroports membres l'occasion de promouvoir leurs services.

De même, des aéroports assez importants, comme Abbotsford et Hamilton, ne sont pas membres du Réseau national des aéroports, car leur histoire ne correspond pas à celle que j'ai mentionnée. Ils s'organisent eux aussi, commercialisent leurs services à l'échelle internationale et ne se sentent pas limités par leur non-appartenance au réseau.

Le sénateur MacDonald : Je vais devoir pousser un peu plus loin mon enquête sur le terrain et recueillir leurs impressions à ce sujet. Je suppose que j'aurai d'autres questions à vous poser dans l'avenir.

Le sénateur Mercer : Sydney est la capitale du cap Breton.

Le sénateur Cochrane : Les membres du comité pourraient-ils obtenir une copie des lignes directrices qui expliquent comment ces 26 aéroports sont désignés?

Mme Burr : Oui, nous pouvons vous fournir un document à ce sujet.

Le président : Veuillez le donner à la greffière, et elle s'occupera de le distribuer aux membres.

[Français]

Le sénateur Fox : J'aimerais d'abord remercier les témoins de leur présentation, que j'ai trouvée très intéressante.

Ma première question suit la même voie que celle du sénateur Plett et concerne le coût des billets. On a l'impression que personne n'est responsable du coût des billets et que tout est laissé au marché libre. Je suis convaincu que les compagnies aériennes, lorsqu'elles viendront témoigner devant le comité, nous diront que les tarifs sont liés en grande partie aux frais d'aéroport.

At this time of year, thousands of Canadians leave Montreal to go to Florida. They have the option of going to Plattsburgh and taking an Allegiant Air flight to Miami or Fort Lauderdale for \$29. They can also leave from Burlington on a JetBlue flight for as little as \$79. Of course, these passengers can choose to leave from the Montreal airport and fly with WestJet, Air Canada, Delta or American Airlines, whose prices, although competitive, are similar and end up being significantly higher than their previously mentioned counterparts.

So going to Plattsburgh or Burlington holds a certain appeal for Quebeckers, especially those living on Montreal's south shore. I would think that is cause for some concern.

Second, I get the sense that it costs less to buy a return ticket to Montreal in Fort Lauderdale or Miami than to buy it in Montreal. Correct me if I am wrong.

It is not true that no one is responsible. At some point, policy issues come up. You are responsible for the policy side of things. I am not saying that you are responsible for high ticket prices, but someone is responsible for all that. It is not just the free market controlling it all, because the free market offers flights at \$29, \$79 and more than \$400 departing from Montreal. It feels as though no one is responsible.

You have NAV CANADA, which operates every day. I am not sure whether you have any control over NAV CANADA, but NAV CANADA has the power of life or death over airports. Take Mirabel, for example; NAV CANADA put an end to its operations. We constantly receive complaints from Canadians who want to know what we are doing to hold airport authorities accountable.

For instance, residents in the Montreal borough of NDG complain about flight paths. They seem to have an extremely difficult time voicing their concerns and problems in a tangible way. The accountability issue is not clear to me, nor is it clear to me whether you have any authority over NAV CANADA or airport authorities.

Third, I want to bring a very specific case to your attention. You own all the land that has been leased to airport authorities under, I believe, emphyteutic leases. Those airport authorities are therefore emphyteutic lessees of extensive areas of land. I am thinking specifically of the Mirabel region, which receives requests every month for land on which to build an industrial park for small and medium-sized businesses. There is not a single small or medium-sized business in Quebec that is going to invest family money to build infrastructure on land that is subject to an emphyteutic lease. Investors want to buy a piece of land, grow their business and eventually pass it on to their children. I am sure that the same problem comes up in other parts of the country.

À ce temps-ci de l'année, des milliers de Canadiens quittent Montréal à destination de la Floride. Ils ont le choix de se rendre à Plattsburgh et de s'envoler à bord d'un appareil de la compagnie Allegiant Air pour 29 \$ à destination de Miami ou Fort Lauderdale. Ils peuvent aussi partir de Burlington à bord d'un appareil de la compagnie JetBlue pour aussi peu que 79 \$. Bien sûr, ces passagers peuvent opter pour un départ de l'aéroport de Montréal avec WestJet, Air Canada, Delta ou American Airlines dont les tarifs, bien que compétitifs, se ressemblent et s'avèrent considérablement plus élevés que chez leurs contreparties susmentionnées.

Donc, il y a un certain attrait pour les Québécois, surtout pour ceux qui demeurent sur la Rive-Sud de Montréal, d'aller à Plattsburgh ou à Burlington. Je présume que cela doit causer une certaine inquiétude.

Deuxièmement, j'ai l'impression qu'il coûte moins cher d'acheter un billet de retour vers Montréal à Fort Lauderdale ou à Miami que de l'acheter à Montréal. Corrigez-moi si j'ai tort.

On ne peut pas dire qu'il n'y a aucun responsable. À un moment donné, il y a des questions de politique. Vous êtes responsables de la politique. Je ne dis pas que vous êtes responsables des prix élevés, mais il y a quelqu'un qui est responsable de tout cela. Ce n'est pas simplement le marché libre parce que le marché libre, vous avez le billet à 29 \$, à 79 \$ et plus de 400 \$ à partir de Montréal. On a l'impression que personne n'est responsable.

Il y a NAV CANADA qui opère les tours. Je ne sais pas si vous avez un pouvoir sur NAV CANADA, mais NAV CANADA a un pouvoir de vie ou de mort sur les aéroports. On peut penser à l'exemple de Mirabel en ce moment où NAV CANADA a mis fin à ses opérations. On reçoit des plaintes constantes de citoyens qui demandent : « Qu'est-ce qu'on fait pour obtenir une reddition de compte de la part des institutions aéroportuaires? »

Par exemple, dans le secteur de NDG, à Montréal, les gens se plaignent des trajectoires de vol. Ils semblent incapables de faire part de leurs inquiétudes et des problèmes encourus avec des questions tangibles. La question de responsabilité ne me semble pas claire, et il ne me semble pas clair que vous ayez de l'autorité sur NAV CANADA ou sur les autorités aéroportuaires.

Troisièmement, j'attire votre attention sur un cas très spécifique. Vous êtes propriétaires de tous les terrains que vous avez loués, je crois, par baux emphytéotiques aux autorités aéroportuaires. Ces autorités aéroportuaires sont maintenant locataires sur une base d'emphytéose de terrains très grands. Je pense, en particulier, à la région de Mirabel, où il y a une demande tous les mois pour avoir accès à des terrains pour y construire un parc industriel pour des PME. Il n'y a pas une PME au Québec qui va investir l'argent de la famille pour bâtir des infrastructures sur un terrain loué avec un bail emphytéotique. Les investisseurs veulent acheter un carré de terrain, développer leur entreprise et la léguer par la suite à leurs enfants. Je suis convaincu que la même problématique va s'appliquer dans d'autres parties du Canada.

Obviously, Transport Canada is the one responsible for this, but is there no way to address local needs and recognize that certain regions of the country have extra acres of land? Is there no way to say that you will allow the Montreal airport authority to resell its land so businesses can build there? Once again, if you are talking about small and medium-size businesses, your experience may be different than mine. Based on my experience in Quebec, there is not a single small or medium-size business that would invest family money in a building that it would have to hand over to an airport authority in 20, 30, 40 or even 50 years.

Ms. Burr: First of all, we recognize that ticket prices in the United States are often cheaper than in Canada. As I mentioned earlier, that is due to the country's sized and the wide range of its airline offerings. There is also the fact that ours is a vast country geographically speaking, but a much smaller one in terms of population. Therefore, Canadian airlines have higher costs than those in the United States.

That is the only answer I can give you right now. We realize that there are individual costs here in Canada, such as the lease. There are other costs as well, which I mentioned, but it is also important to realize that the United States is a larger market with a larger airline industry. We work with NAV CANADA from time to time, but we do not have as close of a relationship with them as we do with the airports specifically. NAV CANADA is a private corporation that was established by an act of Parliament, and its regulations focus more on security, not daily operations.

Last, could you repeat your question about our role as airport owner?

Senator Fox: Yes. Transport Canada, which owns all the infrastructure and land surrounding airports, has leased them out to airport authorities for, if I understand correctly, prolonged periods under agreements known as emphyteutic leases. The airport authority occupying the land under the emphyteutic lease cannot resell the land to businesses wanting to set up shop in industrial parks, for example, which do not currently exist because of this problem. The mayor of Mirabel would tell you that he receives these kinds of requests on a weekly basis, but there is no land left in his industrial park. He would like to be able to buy some land from Transport Canada, but he cannot because he has to go through the Montreal airport authority, which will say that it is leasing the land and can lease it out only under an emphyteutic lease. When you have a company looking to invest several million dollars to build a plant or a head office, the fact that the company cannot own the land where the plant or head office is located is a major roadblock. The company will set up shop elsewhere.

Ms. Burr: We have discussed the issue of the lease term with certain airport authorities. In some cases, we negotiated an extension of the lease term with the airport authority so it could make arrangements with third parties.

Senator Fox: Does that mean you are willing to sell?

C'est évidemment Transport Canada qui est responsable de cela, mais est-ce qu'il n'y a pas moyen de répondre aux besoins locaux et de constater que dans certaines régions du pays, il y a des arpents et des acres de terrain excédentaires? Est-ce qu'il n'y a pas moyen de dire : « Oui, on va permettre à Aéroports de Montréal de revendre ses terrains pour que des entreprises puissent s'y installer. » Encore une fois, si vous parlez de PME, votre expérience est peut-être différente de la mienne. Selon mon expérience au Québec, il n'y a pas une PME qui voudra investir l'argent de la famille dans une bâtisse qu'elle devra remettre à une autorité aéroportuaire dans 20, 30, 40 ou même 50 ans.

Mme Burr : Premièrement, nous reconnaissons que les prix des billets aux États-Unis sont souvent plus bas qu'au Canada. Comme je l'ai mentionné plus tôt, cela est dû à la grandeur du pays et à la grande variété des offres des compagnies aériennes aux États-Unis. Il y a aussi le fait que nous avons un pays avec un vaste territoire et une population assez restreinte. Les coûts sont donc plus élevés pour les compagnies aériennes canadiennes que pour celles des États-Unis.

C'est la seule réponse que je peux vous donner en ce moment. On reconnaît qu'il y a des coûts individuels ici au Canada, comme le bail. Il y a aussi d'autres coûts que j'ai déjà mentionnés, mais il faut aussi reconnaître que les États-Unis sont plus grands et qu'ils ont un plus grand secteur aérien. Nous travaillons avec NAV CANADA de temps en temps, mais notre relation avec NAV CANADA est un peu plus distante que notre relation avec les aéroports en particulier. Il y a une loi qui a créé cette agence privée, et maintenant les réglementations concernent en particulier la sécurité et non les opérations journalières.

Finalement, pourriez-vous répéter votre question concernant notre rôle comme propriétaire des aéroports?

Le sénateur Fox : Oui. Transport Canada, qui est propriétaire de toutes ces infrastructures et des terrains entourant les aéroports, les a loués, si je comprends bien, à long terme, avec ce qu'on appelle un bail emphytéotique, aux autorités aéroportuaires. L'autorité aéroportuaire détenant ces terrains par bail emphytéotique ne peut pas revendre ces terrains à des entreprises qui voudraient s'établir dans des parcs industriels qui, en ce moment, n'existent pas à cause de ce problème. Par exemple, le maire de Mirabel vous dirait qu'il reçoit des demandes chaque semaine, mais il n'y a plus de terrains dans son parc industriel. Il voudrait pouvoir acheter des terrains de Transport Canada, mais il ne peut pas parce qu'il doit passer par Aéroports de Montréal qui va lui dire : « Nous, on les a en baux, donc on peut seulement les louer avec un bail emphytéotique. » Pour une compagnie qui veut dépenser quelques millions de dollars pour construire une usine ou une maison mère, de ne pas être propriétaire du terrain est un obstacle majeur. Elle va s'établir ailleurs.

Mme Burr : Il y a des discussions avec certaines agences aéroportuaires concernant la durée du bail. Dans certains cas, nous avons négocié avec l'administration aéroportuaire pour prolonger le bail afin qu'elle puisse entretenir des arrangements avec les troisièmes parties.

Le sénateur Fox : Cela veut dire que vous êtes prêts à vendre?

Ms. Burr: Not to sell, but to extend the lease.

Senator Fox: Therein lies the problem. That is unacceptable for a small or medium-size business. Generally speaking, a small or medium-size business is not going to invest in land it does not own.

Ms. Burr: There is always the option of keeping a certain amount of land for future needs.

Senator Fox: I understand.

Ms. Burr: It depends on each airport's situation. That may be something we can examine a bit more closely.

[English]

Ms. Gravis-Beck: Sometimes when lands are surplus to the immediate requirements for an airport operation, the airport finds it useful to have those lands as a source of income, and they are able to attract renters. I understand there are some that are looking for a more permanent arrangement that can be passed down from generation to generation, but there are many businesses that find it opportune to be able to function on a long-term arrangement to do their business, whether it is a 20-year or a 30-year lease. They increase revenue.

Senator Fox: I know that for Bombardier, Pratt & Whitney Canada and L-3 Communications, that is fine for them; they are big multinational companies and they can do that. If I am looking at small to medium-sized business, Lord knows how much land we have around some of those airports — certainly in the case of Mirabel — that do not affect airport operations because those are already so limited. You have allowed the leasing to major expansion, which I think is fantastic for Bombardier and so on, right on the airport premises, about 500 feet from the tarmac. That is great for them. That is super.

However, outside of those zones, much closer to the main arteries and roads, there is a lot of land that has absolutely nothing to do with airport operations, and that could be resold and designated for industrial park purposes. However, there does not seem to be any willingness on the part of whoever is responsible. It is hard to find out who does this, and I am not sure whether it is up to Transport Canada or Aéroports de Montréal to do that. Aéroports de Montréal will say, "We leased it; therefore, we have to release it," and Transport Canada will say, "We have already leased it to Aéroports de Montréal; therefore, we have no control over it." Therein lies the conundrum, which I would like you to unravel for me. It does not have to be today, but at some time.

Mme Burr : Pas à vendre, mais à prolonger le bail.

Le sénateur Fox : C'est là où le bât blesse. C'est inacceptable pour une PME. En règle générale, une PME ne veut pas investir sur un terrain qui ne lui appartient pas.

Mme Burr : Il y a toujours la possibilité de garder une certaine partie de terrain pour les besoins futurs.

Le sénateur Fox : Je comprends.

Mme Burr : Cela dépend de la situation de chaque aéroport. C'est peut-être une question qu'on pourrait étudier un peu plus étroitement.

[Traduction]

Mme Gravis-Beck : Parfois, lorsque l'exploitation de l'aéroport n'exige pas l'utilisation immédiate de certains terrains, son administration trouve pratique de se servir d'eux comme source de revenus, et elle est en mesure de susciter l'intérêt des locataires. Je comprends que certaines personnes cherchent à prendre des dispositions plus permanentes dont les générations futures pourront jouir, mais de nombreux entrepreneurs trouvent pratique de négocier une entente à long terme pour exercer leurs activités, qu'il s'agisse d'un bail de 20 ans ou de 30 ans. Cela leur permet d'accroître leurs revenus.

Le sénateur Fox : Je sais que cela convient à Bombardier, Pratt & Whitney Canada et L-3 Communications; ce sont de grandes entreprises multinationales qui sont en mesure de conclure ce genre d'entente. Je parle des petites et des moyennes entreprises. Dieu sait que certains de ces aéroports sont entourés de nombreux terrains — c'est certainement le cas de Mirabel — qui n'ont aucune répercussion sur leurs activités, parce que celles-ci sont déjà très limitées. Vous avez autorisé la location de terrains à des entreprises qui voulaient procéder à d'importants agrandissements et ce, à l'aéroport même, à environ 500 pieds de l'aire de trafic, ce qui, à mon sens, est formidable pour Bombardier et ses pareils. C'est une excellente décision pour eux. C'est épatant.

Toutefois, à l'extérieur de ces zones, plus près des artères et des routes principales, il y a beaucoup de terrains qui n'ont absolument rien à voir avec les activités de l'aéroport et qui pourraient être revendus et désignés comme parc industriel. Cependant, les instances responsables ne semblent pas disposées à le faire. Il est difficile de découvrir qui assume cette responsabilité, et je ne sais pas si elle revient à Transports Canada ou aux aéroports de Montréal. Les aéroports de Montréal diront : « Nous les louons, alors nous devons les sous-louer » et Transports Canada dira : « Nous les avons déjà loués aux aéroports de Montréal, alors nous n'exerçons plus aucun contrôle sur eux. » C'est là le problème, et j'aimerais que vous le régliez pour moi. Il n'est pas nécessaire que vous le fassiez aujourd'hui, mais j'aimerais que vous vous en occupiez un de ces jours.

[Translation]

Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy, Transport Canada: I want to follow up on your first question about ticket prices. I am originally from Montreal, and I can understand the appeal of some of the U.S. cities you mentioned. I have family members who sometimes consider taking those flights. But I also understand that a number of factors influence the decision of whether to buy a ticket in Montreal, Quebec City or Plattsburgh. Service level comes into play. Often, there is one flight a day leaving Plattsburgh; those are low-cost carrier flights, where passengers pay for their luggage, alcoholic drinks and all those extra costs.

Senator Fox: Such as Air Canada.

Ms. Trépanier: As Senator Plett mentioned, I believe, it depends on the type of ticket: Tango, Tango Plus. So there are all these different service levels, as well as flight times and airports. If you land in Orlando, it may not necessarily be at the international airport; you may land somewhere other than the city's main airport.

So service level comes into play. It is also important to remember that in the United States, certain airports and certain airlines serving those airports have received assistance from the local, municipal or federal government. So there are a number of factors involved, including the value placed by passengers on the time spent getting to those airports; that is part of the compromise.

Senator Fox: Thank you.

[English]

Senator Martin: Thank you very much for your presentation today. I want to ask one question that is more domestic and regional and another looking at the international picture.

I travel to the Yukon, which is north of Vancouver, where I live. In Vancouver, I can talk about the Asia-Pacific access and the U.S.-Canada situation that Senator Plett mentioned, about the bleeding that goes down to the U.S.

Going up North, I once flew on Air Canada, or Jazz, and then returned on Air North. My sense of the local carrier, the effectiveness and the importance of that — As you said, we are living in a country that is vast. I was born in Korea, and Canada is 100 times the size of South Korea. To get to destinations, we are limited in our choice, and flying is a necessity for us. Access for Canadians in remote or smaller locations to be able to get to other destinations and vice versa is an issue.

From my experience on that Air North, it seemed that there was a real sense of community; everyone seemed to know one another. I do know how economically successful they have been

[Français]

Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux aériens, Transports Canada : Je voudrais revenir sur votre première question qui concernait le prix des billets. Je suis originaire de Montréal et je peux comprendre l'attrait de certaines villes américaines que vous avez mentionnées. Il y a des membres de ma famille qui considèrent à l'occasion ces vols-là. Je comprends en revanche que plusieurs points doivent entrer en ligne de compte quand la décision est prise d'acheter un billet à Montréal, Québec ou Plattsburgh. La question du niveau de service se pose. Souvent il y a un vol par jour qui part de Plattsburgh; c'est ce qu'on appelle les « low cost carriers », les transporteurs à moindre coût; on paie pour les bagages, le verre de liqueur et tous ces coûts additionnés.

Le sénateur Fox : Comme Air Canada.

Mme Trépanier : Comme le sénateur Plett le mentionnait, je crois, cela varie selon de la catégorie de billet, Tango, Tango Plus. On a donc tous ces niveaux de services différents, de même que les heures des vols et les aéroports. Si on atterrit à Orlando, ce n'est pas nécessairement à l'aéroport international; on peut atterrit à un aéroport autre que l'aéroport principal de la ville.

Donc, le niveau de service entre en ligne de compte; il y a aussi le fait qu'il y a eu des subventions du gouvernement, au niveau local, municipal ou fédéral, aux États-Unis aussi, pour certains aéroports et pour certaines compagnies aériennes qui les desservent. Il faut donc prendre plusieurs facteurs en ligne de compte, dont la valeur du temps nécessaire aux voyageurs pour se rendre à ces aéroports; cela fait partie du compromis.

Le sénateur Fox : Merci.

[Traduction]

Le sénateur Martin : Je vous remercie beaucoup de la présentation que vous nous avez donnée aujourd'hui. Je veux poser une question à caractère plus national et régional, et une autre qui examine la scène internationale.

Je voyage au Yukon, qui se trouve au nord de Vancouver, la ville où je vis. À Vancouver, je peux parler de l'accès à l'Asie-Pacifique et de la situation canado-américaine que le sénateur Plett a mentionnée, de l'exode des clients vers les États-Unis.

Pour me rendre dans le Nord, j'ai déjà pris un vol d'Air Canada ou de Jazz, et je suis revenue sur un vol d'Air North. Cela m'a permis de me faire une idée du transporteur aérien local, de son efficacité et de l'importance que cela revêt — comme vous l'avez dit, nous vivons dans un pays très vaste. Je suis née en Corée, et le Canada est 100 fois plus grand que la Corée du Sud. Pour nous rendre à destination, nos choix sont limités, et il nous est indispensable de voyager par avion. Les Canadiens qui vivent dans des lieux reculés ou des petites villes ont du mal à trouver des vols pour se rendre à d'autres endroits et en revenir.

D'après mon expérience de vol avec la compagnie aérienne Air North, j'ai eu l'impression qu'il y régnait un véritable sentiment d'appartenance à la communauté; les gens semblaient tous se

in that they carry themselves. Like you say, there are challenges for every carrier in this volatile industry.

What role do you see for provinces and municipalities in terms of the kind of support or role that they can play in ensuring there are local carriers for their citizens?

Ms. Burr: A number of provinces do provide subsidies for northern services in their provinces, and British Columbia is one of the provinces that support a number of services or, conversely, smaller airports, so the subsidy may go to the airport as opposed to the airline. I believe Manitoba and Ontario do the same. Quebec has also provided some support for service to smaller communities.

Senator Martin: Does Transport Canada have effective or clear working relationships with these provincial bodies? Are there partnerships, ongoing agreements, et cetera?

Ms. Burr: Not directly. We work with all the provinces and territories through the federal-provincial-territorial mechanism, which has meetings a couple of times a year. We consult on broad policy issues then.

The other area where we interact is a standing committee chaired by Ms. Gravis-Beck. It involves phone calls a couple of times a year so that people share information on an informal basis under this umbrella of the federal-provincial-territorial network. That seems to work quite well.

Senator Martin: I can imagine the challenges for carriers in providing services in Canada. On a smaller scale, I am with Rogers, and we finished a study with "Digital Canada" as its title. Rogers did not have service in the Yukon, so I did not have access to my BlackBerry. In Canada, we are facing these challenges at all levels. I think the relationship with provincial and territorial partners will be important for Transport Canada as well.

My interest then moves to the international picture. Being in Vancouver, last year I was at an announcement of the Blue Sky agreement with South Korea. You mentioned the other Blue Sky agreements that exist.

The title "Blue Sky" sounds expansive, and it is a welcoming concept. Could you share with us maybe what the public and we around the table should know about the advantages, the benefits and the economic impact of a Blue Sky agreement for Canada?

Ms. Burr: It is tailored to the Canadian reality in that while we are pursuing as open an agreement as possible every time we sit down in a negotiation, we also recognize that because we have such a large country and the population is so dispersed and there

connaître. Je sais que la compagnie réussit financièrement en ce sens qu'elle est autosuffisante. Comme vous l'avez dit, dans ce secteur très instable, tous les transporteurs éprouvent des difficultés.

À votre avis, quel genre de rôle les provinces et les municipalités peuvent-elles jouer, ou quel genre d'appui peuvent-elles apporter pour veiller à ce que des transporteurs locaux offrent des services à leurs citoyens?

Mme Burr : Un certain nombre de provinces subventionnent les services offerts dans le Nord de leur territoire. La Colombie-Britannique fait partie de ces provinces qui soutiennent un certain nombre de services ou qui, au contraire, appuient les petits aéroports. Par conséquent, il se peut que la subvention soit octroyée à l'aéroport plutôt qu'à la compagnie aérienne. Je pense que le Manitoba et l'Ontario font de même. Le Québec offre également une certaine aide financière aux transporteurs qui desservent les petites collectivités.

Le sénateur Martin : Transports Canada entretient-il des relations de travail efficaces ou bien circonscrites avec ces organismes provinciaux? Avez-vous établi des partenariats ou conclu des ententes, et cetera, avec eux?

Mme Burr : Pas directement. Nous collaborons avec les provinces et les territoires grâce à un processus fédéral-provincial-territorial dans le cadre duquel nous nous réunissons quelques fois par année. Nous les consultons pour régler des questions de politique générale.

Nous communiquons également avec eux dans le cadre des séances d'un comité permanent présidé par Mme Gravis-Beck. Nous organisons quelques appels téléphoniques par année afin que les gens puissent échanger des renseignements de façon non officielle sous l'égide du réseau fédéral-provincial-territorial. Cela semble très bien fonctionner.

Le sénateur Martin : Je peux imaginer les difficultés que rencontrent les transporteurs qui offrent des services au Canada. Sur une plus petite échelle, je suis une cliente de Rogers, et nous venons de terminer une étude intitulée « Un Canada numérique ». Rogers ne dessert pas le Yukon, alors je ne pouvais pas me servir de mon BlackBerry là-bas. Au Canada, nous nous heurtons à ces problèmes à tous les niveaux. Je pense qu'entretenir des rapports avec ses partenaires provinciaux et territoriaux sera également profitable à Transports Canada.

Je dirige maintenant mon attention sur la scène internationale. Étant à Vancouver, j'étais présente l'année dernière lorsqu'on a annoncé la conclusion d'un accord Ciel bleu avec la Corée du Sud. Vous avez mentionné l'existence des autres accords Ciel bleu.

Le titre « Ciel bleu » semble évoquer une ouverture d'esprit, et c'est un concept accueillant. Pourriez-vous nous communiquer ce que le public et nous devrions savoir à propos des bienfaits et des avantages économiques qu'un accord Ciel bleu apporte au Canada?

Mme Burr : Il est adapté à la réalité canadienne en ce sens que, bien que nous cherchions à conclure un accord aussi ouvert que possible chaque fois que nous nous assoyions pour négocier, nous devons reconnaître qu'en raison de l'immensité de notre pays, de

are many remote and smaller communities, our model is not quite the same as, for example, the American model, which is total open skies with whoever wants to sign an agreement with them. Their market is 10 times larger than ours, with many large cities as destinations.

The Blue Sky policy is very much committed to an open negotiation wherever possible, but as I mentioned earlier, it is based on reciprocity. In other words, we are trying to ensure that we get benefits back for the Canadian industry. In addition, we will look at variations within the Blue Sky model so that there is not exactly a cookie-cutter approach; they are each tailored to the individual negotiation.

Senator Martin: I understand that. I was curious whether you could give us some specific examples of the kinds of benefits that we have received from certain Blue Sky agreements. Are you able to speak about any of the specifics?

Ms. Burr: Ms. Gravis-Beck would like to do so.

Ms. Gravis-Beck: I have a couple of points. First, as you were saying, there is an important communications perspective or openness that is communicated with the Blue Sky policy, and it was actually a critical element in opening up negotiations with the European Union. As you can imagine, just in terms of relative market size, Canada was very interested in having that negotiation as it represented our second-largest group of traffic partners, and yet the Europeans had many other choices and priorities, and large parts of the globe were also important to them. The signal that was sent with the Blue Sky policy created a much greater interest for the Europeans to engage with us than might have been the case otherwise; basically it took us down the road to the arrangement we were able to reach with them, which is a fairly open one.

I will use this term with some caution, because I do not want to be a proponent of protectionism, but the other thing that comes with the Blue Sky policy is that Canada's deregulated approach that we have described, how we manage our industry, where carriers are expected to be self-sufficient, to survive on their own and set pricing so they will be viable, is not universal. In many parts of the world, carriers and airports are still state-owned and still have subsidies that affect their bottom line. Part of the purpose of a Blue Sky negotiation is to ensure that our carriers can compete fairly with their counterparts, and sometimes that involves trade-offs and balances.

The other element that we always look at is the opportunity for sustainable new services to be created. That arises in a couple of ways. One is that bringing in a new entrant may increase competition, but our hope is that always the market is sufficiently

la dispersion de notre population et de l'existence de nombreuses collectivités éloignées ou de petite taille, notre modèle ne ressemble pas vraiment à celui des Américains, par exemple. Ceux-ci ouvrent entièrement leur ciel à n'importe quel pays qui est prêt à signer un accord avec eux. Leur marché est 10 fois plus grand que le nôtre et compte de nombreuses grandes villes comme destinations.

La politique Ciel bleu cherche vraiment, dans la mesure du possible, à négocier ouvertement avec les autres pays mais, comme je l'ai mentionné plus tôt, elle est fondée sur la réciprocité. En d'autres termes, nous essayons de nous assurer que nous obtenons en retour des avantages pour l'industrie canadienne. En outre, nous allons nous efforcer d'élaborer des variantes du modèle Ciel bleu afin que notre approche ne soit pas complètement uniforme; chaque variante sera adaptée aux négociations en question.

Le sénateur Martin : Je comprends cela. Je me demandais si vous pouviez nous donner des exemples précis des types d'avantages que nous tirons de certains accords Ciel bleu. Êtes-vous en mesure de nous parler des détails?

Mme Burr : Mme Gravis-Beck aimerait le faire.

Mme Gravis-Beck : J'ai quelques observations à formuler. Premièrement, comme vous le disiez, la politique Ciel bleu donne une importante impression de communication ou d'ouverture, et cela a, en fait, joué un rôle crucial dans l'ouverture des négociations avec l'Union européenne. Comme vous pouvez l'imaginer, ne serait-ce qu'en raison de la taille relative des marchés, le Canada était très enthousiaste à l'idée de négocier avec ce qui représente son deuxième groupe de partenaires aériens en importance et, pourtant, les Européens avaient bien d'autres choix et bien d'autres priorités. D'ailleurs, d'autres grandes portions de la planète revêtaient une grande importance pour eux. Le signal qu'envoyait la politique Ciel bleu a incité les Européens à négocier avec nous bien plus qu'ils l'auraient fait autrement. La politique a essentiellement ouvert la voie à l'entente que nous avons réussi à négocier avec eux, laquelle est plutôt ouverte.

Je vais utiliser ce terme avec une certaine prudence, parce que je ne veux pas avoir l'air d'être un adepte du protectionnisme, mais ce qui influence également nos négociations dans le cadre de la politique Ciel bleu, c'est le fait que la déréglementation canadienne que nous avons décrite — la façon dont nous gérons une industrie où les transporteurs sont censés être autosuffisants, survivre par eux-mêmes et fixer des prix qui leur permettent d'être rentables — n'est pas universelle. Dans de nombreuses parties du monde, les transporteurs et les aéroports appartiennent toujours à l'État et reçoivent toujours des subventions qui améliorent leurs bénéfices. Les négociations en vertu de la politique Ciel bleu visent à garantir que nos transporteurs pourront livrer une juste concurrence à leurs homologues, et cela exige parfois des compromis et des mécanismes de contrôle.

En outre, nous considérons toujours la possibilité que de nouveaux services rentables soient créés. Cela peut se produire de deux ou trois façons. En acceptant un nouveau venu, on peut accroître la concurrence, mais nous espérons toujours que le

robust that that competition will be sustainable and continue. What we would like not to have happen is that we bring in more foreign participants, but it results in other partners in the same marketplace retrenching or withdrawing, so that there is no net gain to the consumer.

We look very hard and think carefully about whether our industry is able to compete fairly. It comes back to the reciprocal consideration as well. Do we get reciprocal benefits in the other country? Equally, are we likely to establish sustainable services that will increase choice for Canadians as opposed to just displacing existing services?

Senator Martin: Yes, I absolutely agree. As a Canadian and as a flyer, having been in different airports, for me, just being able to see our Canadian flag or the presence of Air Canada is reassuring for a Canadian in foreign airports. In essence, it is sort of an ambassadorial role that Air Canada can play.

I was quite frustrated during the summer. Again, this is a personal example. I was in Los Angeles on the same West Coast, trying to get back to Vancouver. I would have had to wait for two days to get from Los Angeles to Vancouver. Instead, I had to fly to Montreal just to get out of that airport that day. I was able to go to the Air Canada lounge and speak with Air Canada employees. That was a bit of a relief to me. However, this can be frustrating at times. It is important for us to be proactive in ensuring that we provide the services for Canadians at home and abroad. Thank you for being here today.

Senator Mercer: Thank you, witnesses, for appearing here this morning. I hope that as we go through this study we will see you again, or others from the department. As we begin to learn about the problems, our questions will be more specific than they might be today.

With regard to the various airports, whether it is the 26 that make the list or other airports, is a standard used to measure the level of service that is given? I am concerned that the level of service from one airport to another can be dramatically different. The level of service here at the Ottawa airport is not at the same level as Pearson in Toronto or Stanfield in Halifax. Is there a method of measuring that? If so, are the results of that measurement made public?

Ms. Burr: Are you thinking of indicators like delays or throughput?

Senator Mercer: This is where the complication comes in. Everyone has different responsibilities inside the airport. The airline is responsible for some things, but the airport itself is responsible for other things. The overall management of the facility concerns me. Stanfield airport is well run, so it is always

marché sera suffisamment solide pour assurer la rentabilité et la continuité des concurrents. Nous n'aimerions pas qu'en invitant un plus grand nombre de transporteurs étrangers à soutenir la concurrence, d'autres partenaires qui occupent le même marché réduisent leurs services ou se retirent. Si c'était le cas, le consommateur ne serait pas plus avancé.

Nous examinons attentivement la situation et nous y réfléchissons sérieusement afin de déterminer si notre industrie est en mesure de soutenir une juste concurrence. Nous tenons également compte du facteur de réciprocité. Obtenons-nous des avantages réciproques dans l'autre pays? De même, est-il probable que nous favoriserons la création de nouveaux services rentables qui donneront davantage de choix aux Canadiens, au lieu de supplanter les services déjà offerts?

Le sénateur Martin : Oui, je suis absolument d'accord. En tant que Canadienne et voyageuse ayant fréquenté divers aéroports, je peux dire que le fait d'apercevoir le drapeau canadien ou de constater la présence d'Air Canada dans un aéroport étranger est rassurant pour un Canadien. Air Canada peut, en quelque sorte, jouer un rôle d'ambassadeur.

J'étais très frustrée cet été. Encore une fois, il s'agit d'un exemple personnel. J'étais à Los Angeles, donc toujours sur la côte Ouest, et j'essayais de regagner Vancouver. J'allais devoir attendre deux jours pour voyager de Los Angeles à Vancouver. Au lieu de cela, il m'a fallu me rendre à Montréal ce jour-là simplement pour quitter cet aéroport. J'ai été en mesure de me rendre dans le salon d'Air Canada et de parler à son personnel. Cela m'a un peu soulagée. Toutefois, cette situation peut être frustrante parfois. Il est important que nous prenions les devants afin de nous assurer que ces services sont à la disposition des Canadiens tant au Canada qu'à l'étranger. Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Merci, chers témoins, d'avoir accepté de comparaître devant nous ce matin. J'espère qu'à mesure que nous avançons dans notre étude, nous aurons l'occasion de vous entendre de nouveau, vous ou d'autres membres du ministère. Lorsque nous commencerons à mieux comprendre les problèmes, nos questions deviendront plus précises qu'elles pourraient l'être aujourd'hui.

Concernant les différents aéroports, peu importe qu'il s'agisse des 26 les plus actifs ou des autres, existe-t-il une norme pour évaluer le niveau de service qu'on y offre? Le fait que le niveau de service diffère grandement d'un aéroport à l'autre me préoccupe. Le niveau de service à l'aéroport d'Ottawa n'est pas le même que celui à l'aéroport Pearson de Toronto ou à l'aéroport international Stanfield d'Halifax. Y a-t-il une façon de l'évaluer? Si c'est le cas, rend-on les résultats publics?

Mme Burr : Faites-vous allusion à des indicateurs comme les retards ou la capacité de traitement?

Le sénateur Mercer : C'est ici que les choses se compliquent. À l'aéroport, chaque acteur a différentes responsabilités. Certaines responsabilités appartiennent au transporteur aérien, mais d'autres, à l'aéroport. La gestion globale des installations me préoccupe. Comme l'aéroport Stanfield est bien géré, il est

clean. The people who are running the airport itself are on top of what is going on. There are quite a few volunteers at the airport servicing the tourism industry.

However, when you come to Ottawa, you do not get that same level of service. If we compare Ottawa with something larger than Halifax, such as Toronto, even there the level of service is similar to what you get in Halifax.

Is there no standard that judges how successful an airport has been in servicing the entire customer? The customer does not care who is responsible. When I get out of the taxi at the Ottawa Macdonald-Cartier Airport, I do care. However, the ordinary customers who walk through the door are flying on WestJet, Air Canada or Porter, and they do not care who is responsible for the delay. They do not care who is responsible for the fact that I come out of the airport in Ottawa and there are 85 people standing in line in minus-25 weather waiting for a taxi. All they care about is the fact that they are getting bad service.

Ms. Burr: We do not track those kinds of service indicators at this point in time. If the Canadian Airports Council is coming to make a presentation to you, you might want to ask them whether they are looking at anything across the board. We are not tracking that.

In another mode, in the marine mode and in the gateway context, we have started working with many of the players to measure fluidity and performance indicators that will tend to help us measure how well we are doing in integrated supply chains into Canada. We are starting to develop methodology to measure performance much more in a cargo or freight perspective in another mode. That is not to say we should not be looking at that issue over time, but at this point in time we are not doing so.

Senator Mercer: Thank you. I think it is just frustration with the varying services that you get across the country.

My final question is about small airports. Smaller airports are tools for economic development in many regions. Since we have divested ourselves of most airports to local airport authorities, and with the problems in the airline industry, many of these airports no longer have regular passenger service in and out of them.

Have you gone back and looked at this issue since we have gone through this process? There is no sense in arguing whether it was a good or a bad process; it is now done. Have you gone back and looked at this from an economic point of view to see what effect it has had, particularly on smaller regions? In my province of Nova Scotia, we have the airport in Yarmouth and the airport in Sydney. They are both important airports. Sydney has regular service; Yarmouth does not, although I hear a new carrier will start doing some stuff in Yarmouth. In New Brunswick, you have Saint-Léonard, which was a regular scheduled stop but is no longer.

toujours propre. Les gens qui gèrent l'aéroport sont au courant de ce qui se passe. Il y a beaucoup de bénévoles à l'aéroport qui sont au service de l'industrie du tourisme.

Cependant, l'aéroport d'Ottawa n'offre pas le même niveau de service. Si nous comparons l'aéroport d'Ottawa à un aéroport plus grand que celui d'Halifax, soit celui de Toronto, le niveau de service à l'aéroport de Toronto est similaire à celui d'Halifax.

N'existe-t-il pas une norme qui sert à évaluer la qualité des services qui ont été offerts aux clients? Les clients ne se soucient guère de savoir qui est responsable. Lorsque je sors d'un taxi à l'aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa, moi, je m'en soucie. Toutefois, les clients ordinaires qui entrent à l'aéroport prennent un vol de WestJet, d'Air Canada ou de Porter, et ils ne se soucient guère de savoir qui est responsable du retard, qui est responsable du fait que je sors de l'aéroport d'Ottawa et que 85 personnes font la queue pour prendre un taxi alors qu'il fait -25° C. Tout ce qu'ils savent, c'est qu'ils reçoivent un mauvais service.

Mme Burr : À l'heure actuelle, nous ne faisons pas de bilan sur ce type d'indicateurs de service. Si jamais des représentants du Conseil des aéroports du Canada viennent comparaître devant vous, vous voudrez peut-être leur demander si, de façon générale, ils envisagent de faire quelque chose. Nous ne faisons pas de bilan.

En ce qui concerne un autre moyen de transport, le transport maritime, et dans le contexte de la porte d'entrée, nous avons commencé à travailler avec bon nombre d'acteurs pour évaluer les indicateurs de fluidité et de rendement qui nous aideront à évaluer notre performance en ce qui a trait aux chaînes d'approvisionnement intégrées au Canada. Nous commençons à élaborer des méthodes pour évaluer le rendement davantage du point de vue du fret dans un autre moyen de transport. Je ne dis pas que nous ne devrions pas examiner cette question, mais en ce moment, nous ne le faisons pas.

Le sénateur Mercer : Merci. C'est seulement que je suis frustré de constater les différences dans les services offerts au pays.

Ma dernière question porte sur les petits aéroports. Dans bien des régions, les petits aéroports sont des outils de développement économique. Depuis que nous nous sommes départis de la plupart des aéroports pour les confier à des administrations aéroportuaires locales et en raison des problèmes auxquels l'industrie du transport aérien fait face, bon nombre de ces aéroports n'offrent plus de services réguliers aux passagers.

Avez-vous réexaminé la question depuis le transfert? Il est inutile de se demander s'il s'agissait d'une bonne ou d'une mauvaise décision; c'est fait. Avez-vous réévalué la question d'un point de vue économique pour voir les effets que ce transfert a eus, surtout dans les petites régions? Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, il y a un aéroport à Sydney et un à Yarmouth. Ce sont deux aéroports importants. Le premier offre un service régulier, mais pas le deuxième, bien qu'on m'ait dit qu'un nouveau transporteur aérien commencera à mener des activités à Yarmouth. Au Nouveau-Brunswick, l'aéroport de Saint-Léonard n'offre plus de services réguliers comme il le faisait auparavant.

Have you gone back and looked at that and said, "We have had this experience now. Were we right? If we were not right, what can we do to help fix that?"

Ms. Burr: In about 2004-05, the department undertook a study on small airports across the country. We would be happy to make it available to the committee.

Senator Mercer: Please do.

Ms. Burr: It tended to show that it all comes back to economic activity and the degree to which there is enough business in an area to support and attract carriers. Especially as we have invested in highways in Atlantic Canada, particularly those new national highway system investments in recent years in New Brunswick, the study showed in a number of cases that people are capable of driving quite a long way if they can find a low-cost carrier. Senator Fox was referring to that in going to Plattsburgh or Burlington.

The same is true for other regions in Canada. We found examples where, if WestJet went into an airport, all of a sudden passengers were prepared to drive an hour or two to get to where a low-cost carrier was offering a better price on service. There is a lot happening within a particular region.

The study would at least give you a sense of some of the factors we looked at. We could see there was a certain degree of consolidation. If one airport, such as Charlo, was declining, you might look to Bathurst and see that traffic was increasing. You have to look at that to see why change is taking place.

Ms. Gravis-Beck: The other thing in that study that was a useful parameter was the acknowledgement that different players had different roles: Some of the smaller airports were important for local firefighting for air and forestry; others had medevac facilities; and others were more important for local, general aviation. There was a real mix of interests and roles.

Part of the value of that task force was in trying to recognize that the provinces and the municipalities had a particularly important role to play with respect to some of those smaller airports, given the specialized nature of their functions that were more closely related to provincial or municipal jurisdictions.

As Ms. Burr mentioned, there was the opportunity for those players to work together a bit to look at how they could ensure the survivability and practical functioning of their airport relative to their neighbour, who might have a different specialty, and how perhaps the players needed to talk together and look at ensuring they all found their niche.

Avez-vous réexaminé les choses, et vous êtes-vous demandé si, après avoir vécu cette expérience, nous avions raison de le faire? Si nous n'avions pas raison, que pouvons-nous faire pour régler le problème?

Mme Burr : En 2004-2005, je crois, le ministère a entrepris une étude sur les petits aéroports au pays. C'est avec plaisir que nous la mettrons à la disposition du comité.

Le sénateur Mercer : S'il vous plaît, faites-le.

Mme Burr : L'étude a montré qu'on en revient toujours à l'activité économique et à la question de savoir si l'activité économique d'une région est suffisante pour soutenir et attirer des transporteurs. Étant donné que nous avons investi dans les routes au Canada atlantique, en particulier dans le réseau routier national au cours des dernières années au Nouveau-Brunswick, l'étude a montré que dans un certain nombre de cas, les gens sont disposés à faire quelques heures de route s'ils peuvent trouver un transporteur à faibles coûts. Le sénateur Fox y a fait allusion concernant Plattsburgh et Burlington.

Il en est de même dans d'autres régions au Canada. Nous avons découvert que dans bien des cas, si WestJet s'établissait dans un aéroport, soudainement, des passagers étaient prêts à faire une heure ou deux de route pour se rendre à un aéroport dans lequel un transporteur à faibles coûts offre un meilleur prix pour ses services. Il se passe beaucoup de choses dans une région donnée.

L'étude vous donnerait au moins une idée des facteurs que nous avons examinés. Nous avons constaté une certaine consolidation. Si les activités d'un aéroport comme celui de Charlo ralentissaient, on pourrait se tourner vers celui de Bathurst et constater que dans son cas, le trafic augmente. Il faut examiner la situation pour savoir ce qui provoque les changements.

Mme Gravis-Beck : Un autre paramètre utile de l'étude, c'était de reconnaître que différents acteurs jouaient différents rôles : certains des petits aéroports jouaient un rôle important dans la lutte contre les incendies de forêt, d'autres, dans l'évacuation sanitaire, et d'autres, dans l'aviation régionale en général. Il y avait un vrai mélange d'intérêts et de rôles.

Cette étude permettait notamment de reconnaître que les provinces et les municipalités avaient un rôle important à jouer dans certains petits aéroports, étant donné la nature spécialisée de leurs fonctions qui étaient liées davantage aux compétences provinciales ou municipales.

Comme Mme Burr l'a dit, ces acteurs avaient l'occasion de collaborer quelque peu pour examiner de quelle façon ils pouvaient assurer la pérennité et le fonctionnement pratique de leur aéroport par rapport à leurs voisins, qui avaient peut-être une spécialité différente, et pour évaluer peut-être dans quelle mesure les acteurs devaient discuter ensemble et s'assurer qu'ils avaient tous trouvé leur créneau.

Senator Mercer: Did you involve Industry Canada in that study? As I said before, these airports are an economic tool that could drive economic development. It would seem to me that Industry Canada would have an interest in that.

If there was no airport in Yarmouth, certain industries would not be interested in going to Yarmouth. With an airport there, however, it makes it a more attractive prospect.

Ms. Burr: At the time, I believe we shared the study with the part of Industry Canada that deals with tourism. They are quite interested in airline services as a catalyst for increasing tourism. We also shared it with the Atlantic Canada Opportunities Agency, which has great interest as well in economic development in the region.

The Chair: Senator Cochrane has a short supplementary before I give the floor to Senator Johnson.

Senator Cochrane: I am on the same wavelength as Senator Mercer.

Senator Mercer: As always.

Senator Cochrane: There would be economic activity if we had the airline there. I am looking at smaller communities. This is the objective these communities are looking for. Is there anything they can do to get service reinstated once it is gone? To whom do they go?

Ms. Burr: Since this is private-sector-led decision making, it may be that if one carrier pulls out, another carrier in the region would be interested in coming in. As I mentioned earlier, we do not intervene when there is a retrenchment. However, you will often see civic bodies or business associations at the local level come together to try to encourage a carrier to come in.

It comes back to economic activity. I recognize that it is a bit of a chicken and egg situation when you are in the local community and you are trying to attract a carrier. In the study I mentioned, we have good examples of low-cost carriers being prepared to come into regional airports and provide service. The other question is whether there can be an alliance between a few communities that want to band together to attract service.

Senator Johnson: We talked earlier about open skies. Can you tell me how many agreements we have with other countries? Do you have a number?

Ms. Burr: There are 35. To be clear, that includes the countries within the EU and the U.S.

Senator Johnson: Have these been effective in benefiting our airlines?

Le sénateur Mercer : Avez-vous demandé à Industrie Canada de participer à cette étude? Comme je l'ai déjà dit, ces aéroports constituent un outil économique qui pourrait contribuer au développement économique. Il me semble que c'est une question qui intéresse Industrie Canada.

S'il n'y avait pas d'aéroport à Yarmouth, certaines entreprises ne seraient pas intéressées à s'implanter dans cette ville. Cependant, l'aéroport la rend plus attrayante.

Mme Burr : À l'époque, je crois que nous avons communiqué les résultats de l'étude à la section d'Industrie Canada qui s'occupe du tourisme et qui s'intéresse beaucoup aux services aériens en tant que catalyseurs de développement de ce secteur. Nous avons également communiqué les résultats de l'étude à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, qui s'occupe beaucoup aussi du développement économique de la région.

Le président : Je vais donner la parole au sénateur Johnson, mais tout d'abord, le sénateur Cochrane a une brève question supplémentaire.

Le sénateur Cochrane : Je suis sur la même longueur d'onde que le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Comme d'habitude.

Le sénateur Cochrane : Il y aurait de l'activité économique s'il y avait des transporteurs aériens là-bas. Je parle des petites collectivités. C'est l'objectif qu'elles veulent atteindre. Peuvent-elles faire quelque chose pour que le service soit rétabli, une fois qu'elles ne l'ont plus? Vers qui se tournent-elles?

Mme Burr : Puisque la décision est prise par le secteur privé, il se peut que si un transporteur se retire, un autre transporteur de la région soit intéressé à venir. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous n'intervenons pas lorsqu'il y a une réduction. Cependant, on voit souvent des organismes municipaux ou des associations de gens d'affaires locales se mobiliser pour inciter un transporteur à venir s'établir dans un aéroport.

On revient à l'activité économique. Je reconnais qu'en quelque sorte, c'est l'histoire de l'œuf et de la poule lorsqu'on est dans la collectivité locale et qu'on tente d'attirer un transporteur. Dans l'étude dont j'ai parlé, nous avons de bons exemples de transporteurs à faibles coûts qui sont prêts à venir offrir leurs services dans des aéroports régionaux. L'autre question, c'est de savoir si un petit nombre de collectivités veulent unir leurs efforts pour attirer des transporteurs.

Le sénateur Johnson : Tout à l'heure, nous avons parlé de l'ouverture des espaces aériens. Pouvez-vous nous dire combien d'accords nous avons signés avec d'autres pays? Avez-vous des chiffres?

Mme Burr : Il y en a 35. Pour clarifier les choses, cela inclut les pays de l'Union européenne et les États-Unis.

Le sénateur Johnson : Ces accords ont-ils été avantageux pour nos transporteurs aériens?

Ms. Burr: Yes. Certainly, we have a longer track record with the United States than with the EU. We already had good agreements with a number of the major European countries, but there are certainly opportunities for expansion into countries that we were not as active with in the past.

Ms. Gravitis-Beck: Your question is whether they have been beneficial to our carriers. There is also the question of whether they are beneficial to our airports. We look at both because the more open arrangements we have, the more opportunities our airports have to market their services, and they do market them actively. On the West Coast, the amount of energy and investment that goes into building relationships with China, for example, and some of the Asia-Pacific countries is substantial. It is all done with a view to bringing new services over. Those are enabled by the framework we have.

Senator Johnson: When those agreements are being worked out and fashioned, how much credence is given to the area itself where they land? Is it important to know where they get to land and for how long they get to land in our country? Is it the same, for example, with the EU now? That is a new agreement, right? Do they all get the same number of flying days into Canada and at which airports? That is all negotiated, right?

Ms. Burr: I will let Ms. Gravitis-Beck answer that.

Ms. Gravitis-Beck: Our agreement with the European Union is a relatively open one, which means that carriers can fly to whatever cities they want at whatever frequency they want in terms of direct flights between Canada and the EU. We also grandfathered those agreements that were more open; there were a few that are at the full limit of an open skies agreement.

Senator Johnson: What is the full limit?

Ms. Gravitis-Beck: That means not only open direct flights, which means carriers are able to fly to any city, at any rate, with a lot of flexibility. It includes open pricing regimes and open co-chairing arrangements. It also includes the ability to fly to third countries; you fly from one country to a second and on to a third or via a third. It also includes generous cargo rights in terms of being able to do cargo transport direct from one country to another without having a base in your home country.

Senator Johnson: In terms of new agreements, would the allowing for cabotage be a significant factor in someone gaining a fair open sky agreement with Canada, or will we expand these agreements in that respect?

Ms. Gravitis-Beck: One of the Blue Sky policy elements is very specifically that cabotage is not included. At the present time, our framework does not entertain the possibility that we would

Mme Burr : Oui. Il est certain que nous coopérons avec les États-Unis depuis plus longtemps qu'avec les pays de l'Union européenne. Nous avions déjà signé de bons accords avec des grands pays européens, mais il est certainement possible d'accroître nos activités dans d'autres pays où nous n'étions pas aussi actifs auparavant.

Mme Gravitis-Beck : Vous nous avez demandé si ces accords ont été avantageux pour nos transporteurs aériens. Il y a également la question de savoir s'ils sont avantageux pour nos aéroports. Nous nous penchons sur les deux aspects, car plus nous signons d'accords sur l'ouverture des espaces aériens, plus nos aéroports auront de possibilités de commercialiser leurs services, et ils le font activement. Sur la côte ouest, la quantité d'énergie et d'argent investis pour établir des relations avec la Chine et certains pays de l'Asie-Pacifique, par exemple, est substantielle. Tout est fait dans l'objectif d'amener de nouveaux services, ce qui est possible grâce à notre cadre.

Le sénateur Johnson : Lorsque ces accords sont préparés, quelle importance accorde-t-on à la région où les transporteurs atterrissent? Est-il important de savoir où les transporteurs atterrissent et combien de temps ils resteront dans notre pays? Est-ce la même chose, par exemple, en ce qui concerne l'Union européenne maintenant? C'est un nouvel accord, n'est-ce pas? Obtiennent-ils tous le même nombre de jours de vol au Canada, et dans quels aéroports vont-ils? On négocie tout cela, n'est-ce pas?

Mme Burr : Je vais laisser Mme Gravitis-Beck répondre à ces questions.

Mme Gravitis-Beck : L'accord que nous avons conclu avec l'Union européenne est relativement ouvert, ce qui signifie que, pour ce qui est des vols directs entre le Canada et l'Union européenne, les transporteurs peuvent se rendre dans toutes les villes canadiennes de leur choix et à la fréquence qu'ils veulent. Nous avons également protégé les accords qui étaient plus ouverts; un petit nombre sont vraiment à la limite d'un accord « ciel ouvert »

Le sénateur Johnson : Quelle est la limite?

Mme Gravitis-Beck : Cela signifie que l'accord n'inclut pas seulement les vols directs, ce qui veut dire que les transporteurs peuvent se rendre dans n'importe quelle ville, à n'importe quelle fréquence, et qu'ils bénéficient de beaucoup de souplesse. L'accord comporte la fixation libre des prix et des ententes de partage. Les transporteurs peuvent également se rendre dans des pays tiers; ils voyagent d'un premier pays à un deuxième et à un troisième, ou en passant par un troisième. Ils ont également des droits considérables en ce qui concerne le transport de marchandises; ils peuvent le faire directement d'un pays à un autre sans avoir une base dans leur pays d'origine.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne les nouveaux accords, permettre le cabotage constituerait-il un facteur déterminant pour quelqu'un qui signe un accord « ciel ouvert » avec le Canada, ou élargirons-nous ces accords à cet égard?

Mme Gravitis-Beck : L'une des caractéristiques de la politique Ciel bleu, c'est qu'elle n'inclut pas précisément le cabotage. À l'heure actuelle, la politique ne permet pas de négociation au sujet

negotiate cabotage. Cabotage would allow a foreign carrier to pick up carriers in Canada and fly between Canadian points, acting like a Canadian carrier.

Senator Johnson: Will we be expanding the cabotage?

Ms. Gravis-Beck: At the present time, as I say, the policy framework does not allow for that. As Ms. Burr mentioned, under the Chicago Convention —

Senator Johnson: In terms of emerging issues?

Ms. Gravis-Beck: Under the Chicago Convention, there is still an emphasis on national carriers representing the country in terms of overseas flights.

Whether there is a need for cabotage in Canada would be a substantial policy decision that would have questions for our carriers, our airports and the degree of competition. Again, looking at the size of our country and the size of our marketplace, there are players, and I am sure you will hear from some of them who believe that we more or less have a saturated domestic marketplace and that if we were to bring in others, they would cherry-pick the good routes that help subsidize some of the smaller routes in our important regional networks.

There are many questions, and at the present time, the policy framework does not allow that. Also, our stakeholders would want to weigh in on this substantially if it were ever under serious consideration.

Senator Johnson: Have you been putting together any new ideas with respect to the future and what is happening in the industry globally for Canada with regard to more and more airlines accessing our country and being allowed to do so?

Ms. Burr: A point you will probably hear about from some of the players is something we are starting to look at, which is whether it makes sense to look at regional hubs. It comes back to the fact that we have a multiplicity of airports often on a regional level; they cannot all be major international hubs, but they can be key players, key elements in a regional network. Especially as we look at a world that is becoming increasingly a global village, how does Canada protect its interests going forward? How do we make sure that we are competitive in a North American context and then internationally?

Senator Johnson: That would make sense given the size of Canada. We could look at that. I guess you will be pursuing more liberal agreements with the Asian markets, for example?

Ms. Burr: Yes. We had good luck about five or six years ago in broadening our agreements with both China and India, using the Asia-Pacific Gateway umbrella as a bargaining argument, if you will.

With the downturn in the last couple of years, we have not seen as much uptake as we would have liked in Asia. However, as the economies start to recover, we are certainly getting signals, especially from China, that a lot of interest is being expressed by

du cabotage. Le cabotage permettrait à un transporteur aérien étranger de faire du trafic d'une ville canadienne à l'autre, comme un transporteur canadien.

Le sénateur Johnson : Allons-nous élargir le cabotage?

Mme Gravis-Beck : Comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, la politique ne le permet pas. Comme Mme Burr l'a dit, aux termes de la Convention de Chicago...

Le sénateur Johnson : Au sujet des nouveaux enjeux?

Mme Gravis-Beck : Aux termes de la Convention de Chicago, pour les vols outre-mer, les transporteurs nationaux représentent leur pays.

Si le cabotage devenait nécessaire au Canada, il s'agirait d'une grande décision stratégique qui amènerait des questions pour nos transporteurs, nos aéroports et la concurrence. Encore une fois, si l'on tient compte de la taille de notre pays et de notre marché, il y a des acteurs, et je suis certaine que certains d'entre eux vous diront que nous avons un marché national plus ou moins saturé, et que si nous devons en accueillir d'autres, ils sélectionneraient les bonnes routes qui contribuent à subventionner certaines des petites routes de nos réseaux régionaux importants.

Il y a beaucoup de questions, et pour le moment, le cadre stratégique ne le permet pas. De plus, si l'on y songeait sérieusement, nos parties intéressées voudraient qu'on leur accorde une place importante dans le débat.

Le sénateur Johnson : Avez-vous préparé de nouvelles idées au sujet de l'avenir et de la place du Canada dans l'industrie mondiale, vu l'augmentation du nombre de transporteurs aériens qui entrent dans notre pays et à qui on permet de le faire?

Mme Burr : Certains des acteurs vous parleront probablement d'une question que nous avons commencé à examiner, celle de savoir s'il serait sensé d'examiner la question des pivots régionaux. On revient au fait que souvent, nous avons une multitude d'aéroports au niveau régional; ils ne peuvent pas tous être des plaques tournantes mondiales, mais ils peuvent être des joueurs clés, des éléments clés au sein d'un réseau régional. Surtout, à mesure que notre monde se transforme en un village planétaire, comment le Canada protégera-t-il ses intérêts? Comment nous assurer que nous sommes concurrentiels dans le contexte nord-américain et sur la scène mondiale?

Le sénateur Johnson : Ce serait sensé étant donné la taille du Canada. Nous pourrions examiner la question. Je suppose que vous chercherez à conclure des accords plus ouverts avec les marchés asiatiques par exemple, n'est-ce pas?

Mme Burr : Oui. Il y a cinq ou six ans, nous avons eu la chance d'élargir nos accords tant avec la Chine qu'avec l'Inde, en utilisant la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique comme argument de négociation, si l'on veut.

En raison du repli des deux ou trois dernières années, l'Asie n'a pas manifesté autant d'intérêts que nous l'aurions voulu. Toutefois, à mesure que les économies se sortent de la crise, il est certain que nous recevons des signaux, surtout de la Chine,

Chinese carriers for increasing their service into Canada. There is still room under the current agreement. We would be happy to sit down with the Chinese again to look at more opportunities.

Ms. Gravitis-Beck: Just to reinforce that, particularly with our Asia-Pacific partners, usually Canada is much more interested in greater openness than they are ready to accommodate that. For us, a big part of our engagement with them is really to maintain the relationship and to ensure that they appreciate that we continue to wish to see greater openness. It is like a constant effort to look at whether it is a question — in some cases it is a question of degrees; there seems to be comfort with perhaps moving in an incremental fashion. Part of our effort is to maintain that effort to try and advance.

Senator Johnson: I am sure if anyone can, it is your crowd, right? Thank you.

Senator Plett: I have been looking at your breakdown of airfares in your slides on pages 45 and 46. I have a few questions on that.

Air Canada is the only airline out of the three we have talked about here — Porter, WestJet and Air Canada — that has a fuel surcharge. It makes up 23 per cent of the total airline ticket. WestJet is the only airline that has a U.S. airport fee. I am assuming Porter may not fly into the United States.

An Hon. Senator: It does.

Senator Plett: It does not have that fee. WestJet does not have any HST. I am assuming maybe that is because their base is in Calgary; I am not sure. Could you tell me why there are differences here, why some airlines have certain fees and others do not?

Ms. Burr: I do know that Air Canada does not charge a fuel surcharge on domestic flights, from what I recall. I see this is Vancouver-Beijing. For WestJet, the ticket that we chose is to Palm Springs, so that would explain why the American surcharge is there.

Senator Plett: So this is just two specific routes?

Ms. Burr: Yes.

Senator Plett: Would WestJet have a fuel surcharge on international flights?

Ms. Burr: They fly transborder. I do not know.

Ms. Gravitis-Beck: Every carrier decides on how it will present its fuel cost. It depends a little bit on the circumstances at the time. In cases when global markets are particularly high, surcharges are implemented when there are huge spikes in fuel prices, in general.

It also reflects the fact that in some cases carriers have particular arrangements, whether hedging arrangements or others, which means that their fuel prices are a little bit higher or may be different from those of others and they want to reflect

dont certains transporteurs veulent augmenter leurs services au Canada. Il y a encore moyen d'élargir l'accord actuel. Nous serions heureux d'examiner d'autres possibilités avec les Chinois.

Mme Gravitis-Beck : J'aimerais renchérir sur ce point. Habituellement, et surtout en ce qui concerne nos partenaires de l'Asie-Pacifique, le Canada cherche une plus grande ouverture, mais nos partenaires ne sont pas prêts à rendre cela possible. Pour nous, une bonne partie de notre engagement envers eux consiste en fait à maintenir les liens et à nous assurer qu'ils sont conscients que nous cherchons une plus grande ouverture. Nous devons faire un effort constant pour examiner si c'est une question — dans certains cas, c'est une question de degrés; on semble disposé à avancer de façon progressive. Nos efforts visent notamment à poursuivre nos tentatives pour avancer.

Le sénateur Johnson : Je suis certaine que si quelqu'un peut le faire, c'est votre équipe, n'est-ce pas? Merci.

Le sénateur Plett : J'examinais les exemples de ventilation du prix d'un billet d'avion qui se trouvent aux pages 45 et 46 de vos diapositives. J'ai quelques questions à vous poser à ce sujet.

Parmi les trois transporteurs aériens dont nous avons parlé — Porter, WestJet et Air Canada —, Air Canada est le seul qui a un supplément carburant. Ce supplément représente 23 p. 100 du prix du billet d'avion. WestJet est le seul transporteur aérien qui a des taxes aéroportuaires aux États-Unis. Je suppose que Porter ne se rend pas aux États-Unis.

Une voix : Oui.

Le sénateur Plett : Il n'a pas cette taxe. WestJet n'a aucune TVH. Je suppose que c'est peut-être parce qu'il est basé à Calgary; je n'en suis pas sûr. Pourriez-vous me dire pourquoi il y a des différences, pourquoi certains transporteurs ont certaines taxes, et d'autres n'en ont pas?

Mme Burr : Je me rappelle qu'Air Canada n'impose pas de supplément carburant pour les vols intérieurs. Je vois que dans l'exemple, il s'agit d'un vol Vancouver-Pékin. Dans le cas de WestJet, il y a une taxe américaine, puisque nous avons choisi un billet dont la destination est Palm Springs.

Le sénateur Plett : Donc, il ne s'agit que de deux routes?

Mme Burr : Oui.

Le sénateur Plett : Est-ce que WestJet imposerait un supplément carburant pour les vols internationaux?

Mme Burr : Il offre des vols transfrontières. Je ne le sais pas.

Mme Gravitis-Beck : Chaque transporteur décide de la façon dont il présentera ses prix du carburant, ce qui dépend un peu du contexte. En général, lorsque les marchés mondiaux sont particulièrement élevés, le transporteur exigera des suppléments si les prix du carburant connaissent une hausse vertigineuse.

De plus, cela reflète le fait que dans certains cas, les transporteurs ont des arrangements particuliers, qu'il s'agisse d'arrangements de couverture ou d'autres types d'arrangements, ce qui signifie que leurs prix pour le carburant sont un peu plus

and capture them on the price of the ticket. Off the top of my head, I do not know what WestJet's policy is or whether it is representing something in the ticket price.

Senator Plett: Thank you.

Senator Housakos: I have one last question. I was wondering if you can tell us what, if any, contentious issues there might be between Transport Canada right now and the various airport authorities across the country?

Also, as we launch into this discussion and this study as a committee, maybe you can guide us as to what areas we should be focusing on vis-à-vis the current set-up of this administrative model of airport agencies and how Transport Canada's relationship with them is, how well they currently respond to the needs from an administrative perspective, customer service and servicing the suppliers that they service.

I understand that is a broad question, but maybe you can help us narrow in on some of the areas that we as a committee should focus on, and if there are some contentious issues, perhaps you can identify them so we are cognizant of them as we go forward.

Ms. Burr: I would say generally that we have pretty good relations with the airport authorities, not to say there are not areas where we have discussions from time to time. That is just normal. We do consult with them regularly. They invite us to their conferences to give speeches and whatnot, but they also come in to see Transport Canada in Ottawa. When we are out on the road, we will often stop and have a tour to see how things are evolving at some of the airports.

When they come in to see you, I think they will tell you that the cost structure is too high. They have concerns around some of the fees and levies that are imposed on the airports and airlines generally in the aviation sector in Canada.

As I have mentioned before, our model is somewhat different from the American model. As a result, our airports are generally pretty modern and up to date. Certainly all the large airports have invested heavily over the last few years. You will find that there are real capacity constraints when you look at a lot of the American airports, which are funded differently. They receive funding from government, much more than our airports do. As a result, with economic constraints and other pressures on governments, there probably has not been as much investment in the last little while as our colleagues at the United States Department of Transportation, for example, would like.

We have a different model. Sometimes that means that the system works better in Canada. Sometimes it may mean it works better in another country. In general, our model has allowed a

élevés ou peuvent être différents de ceux des autres, et qu'ils veulent que le prix du billet le reflète. Je ne me souviens pas de la politique de WestJet ou si cela représente quelque chose dans le prix du billet.

Le sénateur Plett : Merci.

Le sénateur Housakos : J'ai une dernière question. Je me demandais si vous pouvez nous dire quelles questions litigieuses il pourrait y avoir présentement entre Transports Canada et les différentes autorités aéroportuaires au pays?

De plus, étant donné que le comité en est au début de ses discussions et de l'étude, vous pourriez peut-être nous indiquer les aspects sur lesquels nous devrions nous concentrer concernant le modèle administratif actuel pour les autorités aéroportuaires. Vous pourriez nous dire également si Transports Canada a de bonnes relations avec elles, si les autorités aéroportuaires répondent bien aux besoins du point de vue de la gestion, du service à la clientèle et des services offerts aux fournisseurs.

Je sais que ma question est vaste, mais vous pourriez peut-être nous aider à cibler certains aspects sur lesquels le comité devrait se concentrer. Également, s'il y a des questions litigieuses, vous pourriez peut-être les mentionner pour que nous les ayons à l'esprit tout au long de notre travail.

Mme Burr : De manière générale, je dirais que nos relations avec les autorités aéroportuaires sont très bonnes, ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas de discussions de temps à autre. Ce n'est que normal. Nous les consultons régulièrement. Elles nous invitent à présenter des discours lors de leurs conférences, par exemple, mais elles viennent également à Ottawa pour rencontrer des représentants de Transports Canada. Souvent, lorsque nous voyageons, nous arrêtons dans des aéroports pour voir de quelle façon les choses évoluent.

Lorsqu'elles comparaitront devant vous, je crois qu'elles vous diront que la structure de coûts est trop élevée. Elles ont certaines préoccupations relatives à des droits et à des taxes qu'on impose aux aéroports et aux transporteurs aériens en général dans le secteur de l'aviation au Canada.

Comme je l'ai déjà dit, notre modèle diffère un peu de celui des États-Unis. Par conséquent, nos aéroports sont en général très modernes. Il est certain qu'au cours des dernières années, tous les grands aéroports ont grandement investi. En examinant les aéroports américains, qui ne sont pas financés de la même façon, vous découvrirez qu'ils ont vraiment des contraintes. Leurs aéroports reçoivent beaucoup plus de fonds du gouvernement que les nôtres. Par conséquent, en raison des contraintes économiques et d'autres pressions qui s'exercent sur les gouvernements, on n'a probablement pas investi autant dernièrement que ce qu'auraient souhaité nos collègues du département du Transport américain, par exemple.

Notre modèle est différent. Parfois, cela signifie que c'est le système du Canada qui fonctionne le mieux. Parfois, cela signifie que le système d'un autre pays fonctionne mieux que le nôtre.

great deal of investment, led by the airport authorities themselves. That speaks to the overall policy having worked fairly well.

Senator Housakos: Have they become less reliant on funding from the government? Are they becoming more efficient in generating their own revenue internally as the years go by?

Ms. Burr: I would say the larger of the NAS airports are very self-sufficient. There is some question now around some of the smaller NAS airports that are perhaps not as able to generate all of their requirements through airport improvement fees or charges to the air carriers. It is just a question of size. We are mindful that some of the smaller NAS airports are not as able to be totally self-sufficient. However, up until now we have expected them all to be mostly self-sufficient.

Senator Housakos: When we pose the question to them and they respond that the cost and fees are too high, how do we respond, and what do we ask?

Ms. Burr: You might want to ask them for suggestions on what could be done. It is an ongoing debate. I would submit that the Canadian model has served the industry quite well over the last few years. That does not mean that it needs to stay exactly the same. Maybe it is time we looked at some of the elements of the model, but, certainly, commercialization has unleashed a great deal of potential and entrepreneurship on the part of the airport authorities. That is all for the good.

Senator Fox: Do you have the power of directive over NAV CANADA and the airport authorities?

Ms. Burr: We do not have that in the sense of the minister issuing a directive, as he would to a Crown corporation, for example. NAV CANADA operates at arm's length to the government. Under the Aeronautics Act, we always have scope to impose requirements from a safety perspective. However, on the economics side, it is arm's length.

Senator Fox: What about on the policy side?

Ms. Burr: Not really, no. Under the lease, we have a program team that monitors lease activity, but again, we are somewhat arm's length from the day-to-day issues.

The Chair: I have a question about the United Arab Emirates negotiations. I do not want to get into the details or the politics of it but into the process. Who deals with an issue like that? Where do negotiations start, and when they fail, how do they restart and who talks to whom?

Ms. Burr: The actual negotiation of air agreements is shared between Transport Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade. We have a chief air negotiator who is generally appointed from the Department of Foreign

De façon générale, notre modèle a permis de faire beaucoup d'investissements effectués surtout par les autorités aéroportuaires. Cela montre bien que la politique générale a plutôt bien fonctionné.

Le sénateur Housakos : Dépendent-elles moins du financement du gouvernement qu'avant? Arrivent-elles avec le temps à mieux s'autofinancer?

Mme Burr : Je dirais que la plupart des aéroports du réseau national sont très autonomes. Certains des petits aéroports du réseau ne sont peut-être pas capables de répondre à leurs besoins au moyen des frais d'améliorations aéroportuaires ou des frais imposés aux transporteurs aériens. Ce n'est qu'une question de taille. Nous sommes conscients qu'il est impossible pour certains petits aéroports du réseau d'être complètement autonomes. Toutefois, jusqu'à maintenant, nous nous attendions à ce que la plupart le soient.

Le sénateur Housakos : Lorsque nous leur poserons la question, et qu'ils répondront que les coûts et les frais sont trop élevés, que devons-nous leur répondre, et que leur demanderons-nous?

Mme Burr : Vous voudrez peut-être leur demander des suggestions sur ce qui pourrait être fait. C'est un débat qui se poursuit. J'avancerais que le modèle canadien a très bien servi l'industrie au cours des dernières années. Cela ne signifie pas qu'il doit rester exactement le même. Il est peut-être temps d'examiner certains aspects du modèle, mais il est certain que la commercialisation a beaucoup permis aux autorités aéroportuaires de développer leur potentiel et leur esprit d'entreprise. C'est tant mieux.

Le sénateur Fox : Pouvez-vous donner des directives à NAV CANADA et aux autorités aéroportuaires?

Mme Burr : Le ministre ne peut pas émettre une directive comme il le ferait pour une société d'État, par exemple. NAV CANADA est un organisme indépendant du gouvernement. Toutefois, la Loi sur l'aéronautique nous permet d'imposer des choses dans une perspective de sécurité. L'organisme est par contre indépendant sur le plan économique.

Le sénateur Fox : Et qu'en est-il sur le plan des politiques?

Mme Burr : Pas vraiment, non. Conformément au bail, nous avons une équipe qui surveille les activités qui y sont liées, mais encore une fois, nous ne participons pas aux affaires quotidiennes.

Le président : J'ai une question au sujet des négociations avec les Émirats arabes unis. Je ne veux pas parler des détails ou des questions politiques, mais bien du processus. Qui s'occupe d'un tel dossier? De quelle façon les négociations commencent-elles, et lorsqu'elles échouent, comment recommence-t-on et qui s'adresse à qui?

Mme Burr : La négociation proprement dite des accords aériens est conduite par Transports Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Nous avons un négociateur en chef des accords aériens, généralement nommé par

Affairs and International Trade, and he or she reports to the deputies of both DFAIT and Transport Canada but is supported by a team of policy advisers who are from the Transport Canada.

Ordinarily, in any given year we have a list of about 10 to 15 negotiations that are scheduled at the convenience of both countries, Canada and the other country. Sometimes we make overtures to other countries; sometimes they make overtures to us. We try to set up a schedule and see whether there is room for expanding our current agreement.

In the case of the United Arab Emirates, as is well known because it has been in the public domain, they are very interested in expanding their activities in Canada. Over the last few months there have been discussions with a view to looking at a broader package. Unfortunately, the outcome of the discussions was not acceptable to either party, so the discussions have been terminated for the time being. That is not to say that we would not reconvene at some point in the future, but nothing is scheduled at the moment.

The Chair: Thank you. I just wanted to get the issue on the record so that people who are listening will know what that the situation is.

I would like to thank the witnesses for their presence this morning. As you heard from the members, there is a strong interest. It is reciprocal, as you said at the beginning, and it will be important for us, as Senator Mercer suggested, to ask you to come back somewhere along the process on more direct issues.

We have two or three housekeeping issues. One is an invitation from members of the European Parliament who will be in Canada on November 4 and who would like to meet with some of the members of the Transport Committee to talk about issues pertaining to electronic container issues, namely, how to supervise electronically what is happening in containers. It is on a Thursday, from 4:30 to 5 p.m. The clerk will be sending you a note. It would be helpful if you can answer to be sure we have a minimal presence at that meeting.

Just to give you a heads-up on future meetings, as I mentioned, the minister will be appearing tomorrow night before the committee. Next week we will have, subject to confirmation, the National Airlines Council of Canada on Tuesday morning. On Wednesday, October 27, we will have the Air Transport Association of Canada, which will give us an overview of the issues we have to deal with.

Somewhere down the line, we will have more discussion about how we want to proceed, the sequence on future studies, how we subdivide the current study into different issues and how we want to deal with that.

Senator Mercer: People should note the room change for our evening meetings now. We are not in Centre Block; we are in Victoria Building. I would not want people showing up in the wrong room.

le MAECI, qui fait rapport aux sous-ministres du MAECI et de Transports Canada, mais qui est soutenu par une équipe de conseillers en politiques de Transports Canada.

Normalement, chaque année, nous avons une liste de 10 ou de 15 négociations qui sont prévues au moment qui convient aux deux pays, c'est-à-dire le Canada et l'autre pays. Parfois, nous faisons les premiers pas, parfois, ce sont eux qui les font. Nous tentons d'établir un calendrier et de voir si nous ne pourrions pas élargir notre accord actuel.

Dans le cas des Émirats arabes unis, comme tout le monde le sait, puisque l'information a été rendue publique, le pays est très intéressé à accroître ses activités au Canada. Au cours des derniers mois, il y a eu des discussions pour examiner la possibilité élargir l'accord. Malheureusement, comme ce qui a résulté des discussions était inacceptable pour les deux parties, les discussions sont terminées pour le moment. Cela ne signifie pas que nous ne les reprendrons pas à un moment donné, mais rien n'est prévu pour l'instant.

Le président : Merci. Je voulais seulement préciser les choses pour que les gens qui nous écoutent soient au courant de la situation.

J'aimerais remercier les témoins de s'être présentés ce matin. Comme certains de nos membres l'ont dit, il y a un intérêt marqué. C'est réciproque, comme vous l'avez dit au début, et il sera important pour nous, comme le sénateur Mercer l'a proposé, de vous demander de revenir à un moment donné au cours des travaux pour discuter plus en détail de certaines questions.

Nous avons deux ou trois questions administratives. Tout d'abord, des membres du Parlement européen qui seront au Canada le 4 novembre aimeraient rencontrer des membres du Comité permanent des transports et des communications pour discuter de questions qui concernent les conteneurs, soit la façon de superviser électroniquement ce qui se passe dans les conteneurs. Cette rencontre aura lieu un jeudi, de 16 h 30 à 17 heures. La greffière va vous envoyer une note. Il serait utile que vous répondiez pour qu'au moins quelques-uns d'entre nous se présentent à la rencontre.

Je veux seulement vous dire qui nous accueillerons dans nos prochaines réunions. Comme je l'ai dit, le ministre comparaitra devant le comité demain soir. La semaine prochaine, sous réserve de confirmation, nous accueillerons le Conseil national des lignes aériennes du Canada; ce sera mardi matin. Le mercredi 27 octobre, l'Association du transport aérien du Canada viendra nous donner un aperçu des questions que nous devons examiner.

À un moment donné, nous discuterons de la façon dont nous voulons procéder, de l'ordre à établir pour les prochaines études, de la façon de diviser notre étude actuelle en différents points et de la façon dont nous voulons procéder.

Le sénateur Mercer : Je veux signaler aux gens que dorénavant, les séances que nous tiendrons en soirée auront lieu dans une autre salle. Nous ne nous réunirons pas dans l'édifice du Centre, mais bien dans l'édifice Victoria. Je ne voudrais pas que quelqu'un se présente au mauvais endroit.

The Chair: Thank you, Senator Mercer for that good message. Unless there are other questions, the committee is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, October 20, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:48 p.m. to study the emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Welcome, Mr. Minister. Since I know that you have important votes in the House, we will try to make your life easier.

I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order and I would like to thank you all for being here today.

This evening, we are going to continue our study on emerging issues related to the Canadian airline industry, which was referred to us.

[*English*]

This evening, we are pleased to welcome before the committee the Honourable Chuck Strahl, Minister of Transport, Infrastructure and Communities. Accompanying the minister are his officials: Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy; Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy; and Isabelle Desmartis, Director, Security Policy.

Colleagues, as we only have an hour with the minister, I would appreciate your cooperation in keeping your questions succinct.

Mr. Minister, I invite you to make opening remarks, after which we will have time for questions from senators.

Hon. Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you, Mr. Chair. It is great to be back. I am sorry that I was a few minutes late, but we all know about votes. We were tied up there, but came straight over.

Thank you for inviting me to address the emerging issues in Canada's airline industry. I thank the department and acknowledge the work they have done and thank them for the presentation they made before this committee yesterday. I hope that detailed information will get you off to a good start. They will be cooperative as you go through this whole process.

Le président : Sénateur Mercer, merci de ce bon message. S'il n'y a pas d'autres questions, la séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 20 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue. Je sais que vous avez des votes importants en Chambre, nous allons donc essayer de vous rendre la vie facile.

Je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte et je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

Ce soir nous allons continuer notre étude sur les nouveaux enjeux, qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

Ce soir, c'est avec plaisir que nous accueillons devant le comité, l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il est accompagné de ses adjointes Brigita Gravitis-Beck, directrice générale de la politique aérienne, Isabelle Trépanier, directrice des politiques des services nationaux aériens et Isabelle Desmartis, directrice de la politique de sécurité.

Chers collègues, étant donné que nous ne disposons que d'une heure, j'aimerais que vous vous en teniez à des questions brèves.

Monsieur le ministre, je vous invite à faire votre déclaration préliminaire. Par la suite, les sénateurs auront le temps de vous poser des questions.

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci, monsieur le président. C'est bon d'être de retour. Veuillez excuser mon retard, mais nous savons tous ce qui se passe lors des votes. Nous étions pris là-bas, mais nous sommes venus ici directement.

Je vous remercie de m'avoir invité à traiter des nouvelles questions liées à l'industrie canadienne du transport aérien. Je remercie les gens du ministère et je salue le travail qu'ils ont accompli. Je les remercie de l'exposé qu'ils ont présenté devant votre comité hier. J'espère que les renseignements détaillés qu'ils vous ont fournis vous permettront de partir du bon pied. Ils coopéreront avec vous tout au long du processus.

I congratulate you on looking into this issue. It is important because Canada's aviation sector is strategically important, it helps to bind us together from coast to coast. We all have stories anecdotally about the importance of the airline industry. Your work is important to us as well.

Our aviation industry and our carriers in particular reflect Canada's unique features. We have a relatively thin population, mostly spread along the southern borders, in clusters, which means we ended up with a few key hubs in the aviation sector. We also have seasonal travel patterns, and we are all familiar with that. The flight south is not just for the birds; it is also for many Canadians who look for some relief down south.

Our northern communities and our remote communities, and I can speak from experience as Minister of Indian and Northern Affairs, would not be able to exist without a good aviation system in Canada. That network in the far north is important, as are regional air services.

Like so much of what we do, our proximity to the United States influences both what happens in our airline industry and the future of our airline industry.

[Translation]

As you examine the airline industry in Canada, this unique Canadian context should be an important consideration. The fortunes of the airline industry derive directly from the economy and the level of economic activity at any given time.

[English]

While this may seem obvious, it bears noting. It is easy to overlook when we wonder, for example, why a community may appear to be lacking in a certain type of air service or the quantity of air service or why pricing somehow seems out of line. The economic climate we experienced over the last two years has been a great test for the industry, and a difficult test. Though the recession may have technically ended, the fallout continues. Indeed, not long ago, the Minister of Finance acknowledged that the economy is still fragile, which means it remains to us to be vigilant on all fronts, in particular in industries like the airline industries that have gone through so much turmoil.

The airline industry has seen quite a bit in this last recession period and has acted rationally by limiting or paring back excess capacity so as not to flood the marketplace or drive down fares in a price war that further destabilizes the bottom line. Acting in an economically rational way is essential for survival, because the reality for the airline industry is that it is characterized by high costs and low margins. That is at the best of times, and the last couple of years have not been the best of times.

Je vous félicite de vous pencher sur ce sujet. C'est important, car le secteur de l'aviation au Canada revêt une importance stratégique; il aide à nous relier d'un océan à l'autre. Nous avons tous des faits à raconter sur l'importance de l'industrie du transport aérien. Votre travail est aussi important pour nous.

Notre industrie aérienne, en particulier nos transporteurs, reflète les caractéristiques uniques du Canada. Nous avons une population clairsemée qui vit principalement en grappe le long de la frontière du sud, ce qui signifie que nous nous sommes retrouvés avec quelques plaques tournantes clés. Nous avons également des habitudes de voyage qui dépendent des saisons, et nous les connaissons tous. Les oiseaux ne sont pas les seuls à s'envoler vers le Sud; beaucoup de Canadiens vont s'y reposer.

Nos collectivités nordiques et éloignées, et je parle par expérience étant donné que j'ai déjà été ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, n'existeraient simplement pas si nous n'avions pas un bon réseau de transport aérien au Canada. Ce réseau est important pour le Grand Nord, tout comme les réseaux aériens régionaux.

Comme c'est le cas pour bon nombre de nos activités, notre proximité avec les États-Unis influence tant ce qui se passe dans notre industrie du transport aérien que ce que lui réserve l'avenir.

[Français]

Dans votre examen du secteur aérien au Canada, ce contexte canadien unique devrait être une importante considération. En tout temps, le sort de l'industrie aérienne est directement lié à l'économie et au niveau de l'activité économique.

[Traduction]

Même si cela peut sembler évident, il est important d'en tenir compte. Il est facile d'oublier cet état de fait quand, par exemple, on se demande pourquoi une collectivité ne dispose pas d'un certain type de services aériens ou qu'elle n'en dispose pas à une fréquence appropriée, ou pourquoi les prix facturés semblent parfois exagérés. Le climat économique que nous avons connu au cours de ces deux dernières années a été un grand test pour l'industrie, qui s'est avéré difficile. Et même si d'un point de vue technique la récession est terminée, ses retombées se font encore sentir. Tout récemment encore, le ministre des Finances a reconnu que l'économie demeure fragile, ce qui signifie que nous devons demeurer vigilants sur tous les plans, surtout pour les industries qui ont fait face à tant de difficultés, comme celle du transport aérien.

Bien des choses se sont passées dans l'industrie du transport aérien au cours de la dernière récession, et elle a agi rationnellement en limitant ou en réduisant la capacité excédentaire afin de ne pas inonder le marché avec des services aériens ou entraîner une guerre des prix qui contribuerait en dernier ressort à déstabiliser davantage l'industrie. Agir de manière rationnelle sur le plan économique est essentiel pour la survie, car la réalité de l'industrie du secteur aérien est caractérisée par des coûts élevés et de faibles marges de profit, même dans les meilleures conditions. Et au cours des deux ou trois dernières années, nous n'avons pas eu les meilleures conditions possible.

An aircraft, of course, is an expensive piece of technology. It costs a lot of money. Operating the aircraft safely requires people who have knowledge, skill, ability and training. That is also expensive. Ensuring the safe operation of that aircraft in a viable and profitable business costs a bunch more money. Of course, fuel, the largest single cost for the airline industry, is also expensive.

Notwithstanding the idea of hedging, fuel prices are not something the industry can ever fully control. If you throw in fuel costs, it is a high-cost, low margin industry. Then you add to this the challenges in paying for the facilities and services provided by Canada's airports and air navigation providers that, unlike some countries, are largely self-funded. We also have formidable climate issues, a vast territory, and people who in some ways have high expectations. They have been weaned on seat sales. They do not expect something for nothing, but they have seen the seat sales and they would like that to continue. All that added up means that it is a fact of life for Canada's airline industry. That is why everything that you will be researching is important to the strength of that industry in the long term.

[Translation]

The reliance on market forces is a strong underpinning of the current policy framework and, in today's global environment, where globalization drives our trade agenda and brings post-9/11 security costs closer to home, having a strong policy framework that empowers our industry and builds in flexibility is important, because it helps to strengthen Canada's place in the global economy.

[English]

Canada's place in the global economy is an important consideration. As a trading nation, it is increasingly important that our transportation system is able to support the movement of goods and people around the world. While our air transportation system connects our vast country and is often the only viable option in the remote parts of our country, it also connects us to our trading partners around the world. There is a need to be mindful about domestic and international perspectives when considering the existing policy framework. It is a made-in-Canada policy, but the impacts of it stretch around the world.

I have had this portfolio only a short while, but since I have been a member of Parliament, I have been struck by Canada's leadership over the period of time when we took some ambitious steps to modernize our aviation sector. We privatized Air Canada in the late 1980s. Our air navigation services were privatized in the 1990s with the creation of the private and not-for-profit NAV CANADA.

Un aéronef est un équipement hautement technologique. Il est très coûteux. Opérer un aéronef de façon sécuritaire requiert des gens qui ont les connaissances, les compétences, les habiletés et la formation pour le faire. C'est également très coûteux. Faire de l'opération sécuritaire de cet aéronef une entreprise viable et payante coûte encore plus d'argent. Bien entendu, le carburant, l'élément de dépense le plus important de l'industrie du transport aérien, coûte également cher.

Sans tenir compte des transactions de couverture, le prix du carburant n'est pas un élément que l'industrie peut totalement contrôler. Lorsqu'on ajoute le coût du carburant, l'industrie a des coûts élevés et une faible marge bénéficiaire. Ensuite, on ajoute à cela le défi de payer pour les installations et les services fournis par les aéroports canadiens et les services de navigation aérienne, qui, contrairement à d'autres pays, sont largement autofinancés. Nous avons également des défis associés à notre climat, à l'étendue de notre territoire, et d'une certaine manière, les gens ont de grandes attentes. Ils ont été habitués à des ventes de sièges. Ils ne s'attendent pas à obtenir des services gratuitement, mais ils ont goûté aux billets à rabais, et ils aimeraient que cela continue. Tous ces défis sont le lot quotidien de l'industrie du transport aérien. C'est pourquoi l'étude que vous allez faire est importante pour assurer la vigueur de l'industrie à long terme.

[Français]

Le recours aux forces du marché est un des éléments clés de notre cadre politique actuel et, dans l'environnement mondial d'aujourd'hui, où la mondialisation oriente notre programme commercial et fait sentir plus étroitement les coûts liés à la sûreté à la suite des événements du 11 septembre, l'établissement d'un cadre politique rigoureux, qui renforce l'autonomie de l'industrie et comporte une certaine souplesse est important, car il contribue à renforcer la place du Canada au sein de l'économie mondiale.

[Traduction]

La place du Canada au sein de l'économie mondiale est une considération très importante. À titre de pays de commerce, il est de plus en plus important que notre réseau de transport soit en mesure d'appuyer le mouvement des personnes et des marchandises partout dans le monde. Bien que notre réseau de transport aérien assure la liaison au sein de notre vaste pays, et qu'il constitue souvent la seule option viable pour les régions éloignées du Canada, il nous relie également à nos partenaires commerciaux partout sur la planète. Il faut pleinement prendre conscience des perspectives intérieures et internationales lorsque l'on examine le cadre politique existant. C'est un cadre politique canadien, mais ses effets se font sentir partout dans le monde.

Il n'y a pas si longtemps qu'on m'a confié ce portefeuille, mais depuis que je suis député, je suis frappé par le leadership exercé par le Canada lorsque nous avons pris des mesures ambitieuses pour moderniser notre secteur aérien. Nous avons privatisé Air Canada à la fin des années 1980. Nous avons privatisé nos services de navigation aérienne dans les années 1990 en créant un organisme privé sans but lucratif, Nav Canada.

In that same time frame, we have moved to commercialized operations at major airports. That also included the creation of not-for-profit organizations and authorities that manage our largest airports in the context of our national airport system. There is a strong focus on local and regional development goals as well.

[Translation]

More recently, 9/11 brought about the Canadian Transportation Security Authority or "CATSA," the crown corporation responsible for delivering air travel security.

[English]

Together with the services provided by airlines, all these entities provide services that are, for the most part, paid for by air travellers. That is the system that has evolved here in Canada. Our air transportation system is largely self-funded and is not as reliant on federal subsidy as we see in many jurisdictions, especially our neighbour to the south. They have a completely different way of handling these fees. In part, you will be looking to see whether we can make improvements in our system, but it is enough to say that the system is quite different.

The effect of this devolution in Canada is that since 1987 the economics of air services within Canada have largely been deregulated and the industry has been operating guided largely by the discipline of competitive market forces. Those forces drive what and how air services are provided to Canadians.

I know you will be following up on the policy framework that underpins the transportation sector and defines the role of the various players in the airline business. Some of you have spoken to me about this. I think it is reasonable to ask whether Canada's aviation system, including the policy framework I spoke of, is serving Canadians well.

Canada's approach to privatization, commercialization and devolution was ahead of the curve of many other countries when we undertook these measures over the last 20 years. We were at the forefront on many of these initiatives. Our approach has resulted in major investments to renew the sector and has often encouraged innovations to allow the sector to survive and prosper in a challenging global environment. We have all seen the impacts globally on the airline industry. Ours has done relatively well.

As we look at other countries that still own or subsidize significant portions of their aviation industry, we have to remain vigilant in ensuring that our policy framework continues to promote an industry that can compete with players operating in a different regime. At the same time, we must strive, in negotiating

Au cours de la même période, nous avons déployé des efforts pour commercialiser les activités aux aéroports principaux. Cela a inclus la création d'organismes à but non lucratif et d'administrations aéroportuaires qui gèrent nos plus grands aéroports dans le contexte de notre réseau national d'aéroports. Nous gardons également en tête des objectifs de développement locaux et régionaux.

[Français]

Plus récemment, les événements du 11 septembre ont entraîné la création de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), soit la société d'État responsable de la prestation de services de sûreté aérienne.

[Traduction]

Ensemble, avec les services fournis par les compagnies aériennes, toutes ces entités offrent des services qui sont, en grande partie, payés par les voyageurs. C'est le système qui s'est développé au Canada. Notre réseau de transport aérien est en grande partie autofinancé et ne dépend pas de subventions fédérales comme c'est le cas dans de nombreux pays, y compris chez nos voisins du Sud. Ils gèrent les frais de façon complètement différente. Vous allez examiner, entre autres, s'il est possible d'améliorer notre système, mais il suffit de dire que le système est très différent.

Les impacts de cette dévolution au Canada signifient que, depuis 1987, les aspects économiques des services aériens ont largement été dérèglementés à l'intérieur du Canada, et que l'industrie opère largement de par la discipline imposée par les lois de compétitivité des marchés. Ces lois déterminent quels services seront offerts aux Canadiens, et comment.

Je sais que vous allez vous intéresser au cadre politique qui sous-tend le secteur des transports et définit le rôle des différents intervenants dans le secteur du transport aérien. Certains d'entre vous en ont discuté avec moi. Je pense que de déterminer si le système d'aviation du Canada, y compris le cadre politique dont j'ai parlé, sert bien les Canadiens, est une question légitime.

L'approche du Canada axée sur la privatisation, la commercialisation et la cession était à l'avant-garde lorsque nous avons entrepris ces mesures au cours des 20 dernières années. Nous avons été les premiers à mettre en place bon nombre de ces initiatives. Notre approche s'est traduite par des investissements importants dans le renouvellement du secteur et elle a souvent encouragé les innovations afin de permettre au secteur de survivre et de prospérer dans un contexte mondial difficile. Nous avons vu tous les effets que cela a eus sur l'industrie du transport aérien à l'échelle internationale. Notre industrie s'en est assez bien tirée.

Alors que nous regardons d'autres pays qui possèdent ou subventionnent encore une partie importante de leur industrie aérienne, nous devons demeurer vigilants et veiller à ce que notre cadre politique continue de promouvoir une industrie qui peut concurrencer avec des entreprises qui opèrent dans des régimes

agreements with international partners, to ensure fair competition for our industry.

[Translation]

I do not intend to speak at length on our airport policy because I believe this subject was noted in the comments by departmental officials yesterday. I would like to stress, however, that the majority of our major airports that operate as members of the national airport system have been able to refurbish their facilities and invest in new technologies under the model that was put in place in the nineties. They are more closely aligned with the needs of their respective communities.

[English]

The carrier/airport relationship is a symbiotic one. Both parties need each other. At the same time, there will be occasional complaints that airports pass on too many costs to the carriers that form their clientele.

In the course of your deliberations, you will hear about the rent payments to the government from the 21 airport authorities that form our national airport system. Under the rent policy that was put in place back in 2005, those rent levels were reduced considerably from earlier levels, but they will still be viewed by some as too high. You might want to look at the regime pre-2005 compared to today.

The rent represents the taxpayers' fair return on their investment, as well as the ongoing business opportunity transferred to the airport authority.

[Translation]

As you also heard yesterday, unlike air service within our borders, international air services around the world are governed by bilateral air transport agreements developed under the framework of the 1944 Chicago Convention.

[English]

Under Canada's Blue Sky international air policy, introduced by this government in 2006, Canada proactively pursues opportunities to negotiate more open agreements for international scheduled air transportation. Our aim is to have as open an international environment in air transportation as possible, but always with an eye to ensuring that Canada's national interest is safeguarded. We look for reciprocal benefits with partner countries, something that is a win-win for both sides. Unlike other countries such as the U.S., for example, the policy is not a one-size-fits-all. Again, this reflects in large part a recognition of Canada's deregulated system, which not all countries have, and the need to ensure fair competition for our industry.

d'exploitation différents. En parallèle, nous devons nous efforcer, lorsque nous négocions des accords avec nos partenaires internationaux, d'assurer une concurrence équitable pour notre industrie.

[Français]

Je n'ai pas l'intention de parler en détails de notre politique des aéroports, car je crois que ce sujet a été noté dans les commentaires des représentants ministériels hier. Toutefois, j'aimerais insister sur le fait que la majorité de nos aéroports principaux, exploités à titre de membres du réseau national des aéroports, ont été en mesure de rénover leurs installations et d'investir dans les nouvelles technologies selon le modèle mis en place dans les années 1990. Ces aéroports sont également plus près des besoins de leur communauté respective.

[Traduction]

La relation entre les transporteurs et les aéroports est symbiotique. Les deux parties dépendent l'une de l'autre. Par ailleurs, à l'occasion, des plaintes sont déposées relativement au fait que les aéroports transfèrent de trop nombreux coûts aux transporteurs qui composent leur clientèle.

Au cours de vos discussions, vous entendrez sûrement parler des loyers que le gouvernement fédéral impose aux 21 autorités aéroportuaires qui forment notre Réseau national des aéroports. Aux termes de la politique sur les loyers qui a été mise en place en 2005, les niveaux de loyer ont été réduits considérablement par rapport aux niveaux précédents, mais certains les considéreront encore trop élevés. Vous voudrez peut-être comparer le régime actuel avec celui qui était en vigueur avant 2005.

Les loyers représentent un retour sur investissement équitable pour les contribuables, de même que les occasions d'affaires transférées à l'administration aéroportuaire.

[Français]

Comme vous l'avez entendu hier, à la différence des services aériens intérieurs, les services aériens internationaux partout dans le monde sont régis par des accords de transport aérien bilatéraux élaborés dans le cadre de la Convention de Chicago de 1944.

[Traduction]

Dans le cadre de la politique internationale du Canada Ciel bleu, introduite par le présent gouvernement en 2006, le Canada tente proactivement de cerner les occasions de négocier des accords plus ouverts pour les vols réguliers internationaux. Dans la mesure du possible, notre objectif consiste à avoir un environnement aérien international ouvert, tout en préservant les intérêts nationaux du Canada. Nous tentons de cerner des occasions de tirer des avantages mutuels pour les pays partenaires, soit des solutions gagnantes pour les deux parties. Par opposition à d'autres pays, par exemple les États-Unis, la politique n'est pas une approche uniformisée. Encore une fois, cela a pour but de tenir compte du caractère déréglementé du système canadien, qui n'existe pas dans tous les pays, et le besoin d'assurer une compétition équitable pour notre industrie.

I am pleased to report that, for the most part, we have successfully expanded air transport agreements with our largest partners to the maximum extent possible.

That is not to say that all of our agreements are open, but rather that we have the level of openness that both parties have accepted. In fact, in many agreements we have unused capacity and they could be expanded if either country wanted to pursue that.

To date the policy produced significant results that benefit all regions of the country. Canada has negotiated open, new or expanded air service agreements with more than 50 countries that collectively represent over 85 per cent of Canada's overall international passenger traffic. In particular, Canada now has open agreements with 38 countries representing almost 75 per cent of Canada's international passenger traffic.

In recent years our particular focus has been on countries and regions that offer opportunities to expand our economic reach. For example, in recognition of the growing importance of trade and tourism opportunities in the countries in the Asia Pacific region, my department has actively pursued expanded agreements with countries such as Japan, China and South Korea. I was in China just last week and I heard a number of expressions of interest in further expansion of what has proven to be very good bilateral air relations with China, now our second biggest trading partner. Now that the world economy is recovering, they continue to be excited about the access. As well, they are very excited about our approved destination status here in Canada that was announced recently, and I think that will be a boon to Canada. China is a growing market and we will look forward to further expansion there.

I understand that passenger rights has been a subject of interest to you as well. As air travel becomes more of a commodity, public expectations are evolving. I am a firm believer that aviation consumer protection rights are necessary. I also believe that Canada's complaints approach, which is embodied in the Canada Transportation Act, is fundamentally sound. It has been designed to ensure that passengers have recourse to remedies via complaints to the regulatory body, the Canadian Transportation Agency, which assumed the role that was carried out by the air travel complaints commissioner from 2000 to 2005.

[Translation]

While we actively follow developments globally, we should reflect on whether changes to the current regime would be appropriate to Canada — with our climate, extended domestic network and services to many small communities.

Je suis heureux de souligner que, dans la plupart des cas, nous avons élargi avec succès nos accords de transport aérien avec nos partenaires principaux, dans toute la mesure du possible.

Cela ne signifie pas pour autant que tous nos accords soient ouverts, mais plutôt que nous avons un niveau d'ouverture que les parties concernées ont accepté. En fait, dans de nombreux accords, il y a une partie de la capacité qui demeure encore inutilisée, et les accords pourraient être élargis si l'un des pays le souhaite.

Jusqu'à ce jour, la politique a produit des résultats significatifs qui apportent des bénéfices à toutes les régions du pays. Le Canada a négocié des accords de transport aérien nouveaux, ouverts ou étendus avec plus de 50 pays, qui collectivement représentent plus de 85 p. 100 du trafic aérien international du Canada. Plus particulièrement, le Canada a maintenant des accords ouverts avec 38 pays, représentant près de 75 p. 100 de notre trafic de passagers international.

Au cours des dernières années, nous avons accordé une attention particulière aux pays et aux régions qui offrent des occasions d'élargir notre rayonnement économique. Par exemple, en reconnaissant l'importance croissante des occasions d'échanges commerciaux et de tourisme dans les pays de la région de l'Asie-Pacifique, mon ministère a activement déployé des efforts pour élargir les accords avec des pays comme le Japon, la Chine et la Corée du Sud. La semaine dernière, j'étais en Chine, et on m'a exprimé de nombreux intérêts relativement à l'expansion de ce qui s'avère être d'excellentes relations aériennes bilatérales avec la Chine, qui est maintenant notre deuxième partenaire de commerce en importance. Maintenant que l'économie mondiale est relancée, on continue à montrer de l'enthousiasme au sujet de l'accès. De plus, on se réjouit énormément de notre statut de destination approuvée qui a été annoncé récemment, et je pense que ce statut sera avantageux pour le Canada. La Chine est un marché en expansion, et nous avons bien hâte d'accroître nos activités dans ce pays.

Je comprends que l'un des autres sujets qui vous intéressent tout particulièrement est le droit des passagers. À mesure que les voyages aériens deviennent un produit de base, les attentes du public évoluent. Je crois fermement que les droits liés à la protection des consommateurs dans le secteur aérien sont nécessaires. Je crois également que l'approche en matière de traitement des plaintes du Canada, qui fait partie intégrante de la Loi sur les transports au Canada, est essentiellement saine. Elle a été conçue pour veiller à ce que les passagers aient un recours en ayant la possibilité de porter plainte auprès d'un organisme de réglementation, l'Office des transports du Canada, qui a assumé le rôle qui était joué par le Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien de 2000 à 2005.

[Français]

En suivant activement les faits nouveaux à l'échelle mondiale, nous devons déterminer si des changements au régime actuel seraient appropriés pour le Canada dans le contexte de notre climat, de notre réseau intérieur élargi et des services offerts à des nombreuses petites collectivités.

The appropriate balance between carrier accountability and costs — as well as safety in some instances — and increased benefits to passengers is a delicate one.

[English]

In my travels I hear comments about how we should be acting more like some other countries when it comes to aviation policy. Clearly, we must continually search for best practices wherever they can be found and adopt whatever makes sense for Canada. However, at the same time, no one else has our particular set of circumstances. We need to consider our aviation needs and those of our carriers from the perspective of our national interests as well.

I think your committee is particularly well suited for this. Like most committees in Parliament, you represent a cross section of regions and understanding of this. I am sure you have seen that someone will pound the table in Halifax and demand something while in Vancouver they will say, "Whatever you do, do not do that." You will have the role of Solomon in this. I am sure you will discover that our unique Canadian situation has to be considered. It is difficult to find another country that is just like Canada. In fact, there was not another one — because this is the best country. It is unique and this situation is unique as well.

[Translation]

So what might the future hold? I understand analysts are forecasting very modest economic growth for some time to come. For the airline industry, it means that in the near-term at least, the pricing and revenue climate may not be robust; and these factors need to be in place in order for growth to occur.

[English]

Cost containment and revenue generation will continue to be major industry preoccupations, with a view to assuring viability and possibly some growth. New costs may be on the horizon for the industry driven by international development such as security, climate change targets, and other global factors beyond our control.

I noted earlier that an important consideration was Canada's place in the global economy, and some experts believe that in the future, mergers and alliances could lead to only a few airports and airlines emerging as global powerhouses on each continent.

When I was in China, they made a big point of mentioning that Air China is part of Star Alliance. That is important to them. There are stand-alone airlines everywhere, but strategic alliances are necessary for companies large and small, including in this country.

L'équilibre approprié entre la responsabilité des transporteurs, les coûts, dans certains cas la sécurité également, et les avantages accrus pour les passagers est une question délicate.

[Traduction]

Au cours de mes voyages, j'ai entendu des commentaires laissant sous-entendre que nous devrions agir plus comme d'autres pays en ce qui a trait à la politique aérienne. Bien sûr, nous devons continuellement chercher des pratiques exemplaires là où il le faut et les adopter lorsqu'elles sont adaptées au Canada. Toutefois, les conditions du Canada sont uniques. Nous devons donc examiner les besoins de notre secteur aérien et ceux de nos transporteurs dans la perspective de notre intérêt national.

Selon moi, votre comité est tout désigné pour la tâche. Comme la plupart des comités de la Chambre des communes, vous représentez un éventail de régions et de points de vue sur le sujet. Je suis certain que vous avez remarqué qu'à Halifax un citoyen donnera un coup de poing sur la table et demandera quelque chose, tandis qu'à Vancouver on vous dira : « Peu importe ce que vous faites, ne faites pas cela. » Vous camperez le rôle de Salomon dans ce dossier. Je suis persuadé que vous découvrirez que la situation unique du Canada doit être considérée. On a du mal à trouver un autre pays exactement comme le Canada. En fait, il n'en existe aucun — parce qu'il s'agit du meilleur pays au monde. Le Canada est unique, et cette situation l'est tout autant.

[Français]

Alors, que nous réserve le futur? Selon ce que j'en sais, les analystes prévoient une croissance économique très modeste pour un certain temps encore. Pour l'industrie aérienne, cela signifie que, à court terme, à tout le moins, l'environnement pour l'établissement des prix et les recettes connexes pourrait ne pas être robuste, et ces facteurs doivent être en place afin que la croissance puisse avoir lieu.

[Traduction]

La maîtrise des coûts et la génération de recettes demeureront au cœur des préoccupations de l'industrie dans la perspective d'assurer la viabilité et, possiblement, une certaine croissance. De nouveaux coûts pour l'industrie pourraient se pointer à l'horizon, en raison de nouveaux faits internationaux rattachés à la sûreté, aux objectifs en matière de changement climatique et à d'autres facteurs mondiaux indépendants de notre volonté.

Plutôt, j'ai souligné que la place du Canada au sein de l'économie mondiale est une considération importante, et certains experts croient que, dans l'avenir, les fusions et les alliances auront pour effet que seulement quelques aéroports et quelques transporteurs aériens émergeront comme puissances mondiales sur chaque continent.

Lorsque j'étais en Chine, ils ont insisté sur le fait qu'Air China est un membre de Star Alliance. Pour eux, c'est important. Il y a des transporteurs aériens indépendants partout, mais des alliances stratégiques sont nécessaires pour les petites et les grandes entreprises, y compris au Canada.

If that is the case, do we need to change our current framework to ensure ongoing international success for just a few of our airports or for more of our airports? How might that proceed? What would be the implications for our airline industry of such a model? I am sure that you will hear pros and cons on that. Are we positioned for that kind of future? Those are questions that I hope you will ask and consider.

This is an aggressive environment, so how can we ensure that our policy framework can support those competitive forces while ensuring that our communities, particularly the distant and remote ones, have access to reasonable air services at reasonable prices?

There are many questions on this great subject upon which you are embarking. This is a fascinating part of the transport world at a pivotal time, so your report or reports will be eagerly anticipated. As I said earlier, you are especially and uniquely capable of giving us your advice, and it will be well received.

Senator Mercer: Minister, congratulations on your appointment to this important portfolio. I look forward to seeing you before this committee many times.

On Tuesday officials from your department appeared before us. They were very helpful and gave us a lot of materials and much to think about.

At the end of the meeting our chair asked Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, the following:

I have a question about the United Arab Emirates negotiations. . .

Who deals with an issue like that? Where do negotiations start, and when they fail, how do they restart and who talks to whom?

Her response was:

The actual negotiation of air agreements is shared between Transport Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade. We have a chief air negotiator who is generally appointed from Foreign Affairs and International Trade, and he or she reports to both the deputies of DFAIT and Transport Canada but is supported by a team of policy advisers who are from the Department of Transport.

I took that at face value, but then I read Don Martin's column in this morning's *National Post*. It says:

The Prime Minister held a private chat with a senior UAE minister recently. . . It apparently lasted about five tense, unproductive minutes.

I am a little confused. I understand what the officials told us yesterday, but now it is reported in the paper that the Prime Minister is directly involved in this. So who does the negotiations?

Dans ce cas, devons-nous modifier notre cadre actuel pour assurer la réussite continue à l'échelle internationale d'un petit nombre ou d'un plus grand nombre de nos aéroports? Comment cela pourrait-il se dérouler? Quelles seront les incidences pour notre industrie du transport aérien dans le cadre d'un modèle de ce genre? Je suis certain que vous entendrez les avantages et les inconvénients à cet égard. Sommes-nous en mesure de faire face à cette situation future? Je souhaite que vous considériez ces questions et que vous les posiez.

Il s'agit d'un environnement féroce. Donc, comment pouvons-nous nous assurer que notre cadre politique peut, à la fois, appuyer le jeu de la concurrence et faire en sorte que nos collectivités, surtout dans les régions éloignées, ont accès à des services aériens raisonnables à des prix raisonnables?

Beaucoup de questions peuvent être posées par rapport à cet important sujet dont vous entreprenez l'étude. Il s'agit d'un aspect fascinant du monde des transports à un moment clé. Donc, votre rapport ou vos rapports seront très attendus. Comme je l'ai dit plus tôt, vous êtes tout particulièrement bien placés pour nous faire des recommandations, et elles seront très bien reçues.

Le sénateur Meighen : Monsieur le ministre, je vous félicite pour votre nomination à cet important portefeuille. Je me réjouis à l'idée de vous accueillir au comité à de nombreuses reprises.

Mardi, des représentants de votre ministère ont comparu devant le comité. Ils ont été d'une grande aide et nous ont remis beaucoup de documentation et nous ont donné beaucoup à réfléchir.

À la fin de la séance, notre président a posé une question à Kristine Burr, la sous-ministre adjointe des politiques :

J'ai une question au sujet des négociations avec les Émirats arabes unis [...]

Qui s'occupe d'un tel dossier? De quelle façon les négociations commencent-elles, et lorsqu'elles échouent, comment recommence-t-on et qui s'adresse à qui?

Elle a répondu :

La négociation proprement dite des accords aériens est conduite par Transports Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Nous avons un négociateur en chef des accords aériens, généralement nommé par le MAECI, qui fait rapport aux sous-ministres du MAECI et de Transports Canada, mais qui est soutenu par une équipe de conseillers en politiques de Transports Canada.

Je l'ai crue sans me poser de question, mais ce matin j'ai lu dans l'éditorial de Don Martin dans le *National Post* que :

Le premier ministre a récemment discuté en privé avec un ministre influent des Émirats arabes unis [...] La discussion aurait apparemment duré environ cinq minutes qui ont été intenses et improductives.

Je suis un peu déconcerté. Je comprends ce que les représentants nous ont dit hier, mais aujourd'hui je lis dans le journal que le premier ministre participe directement aux

Is it the officials or is it political people such as the Prime Minister? If so, have you, as minister, been involved in these negotiations with the United Arab Emirates?

Mr. Strahl: Ms. Burr gave you the right answer, and she accurately described what we do in any negotiation.

The negotiation mandate is put together under the Blue Skies policy by the Minister of Transport working with the Minister of International Trade. However, there is a foreign affairs component in it as well.

I cannot speak for the Prime Minister. In a sense he has overview and oversight of everything in the government. He could be at any meeting at any time and be asked any question on any subject at a federal or international level. That is just the reality of being the Prime Minister. I cannot comment on Don Martin's article or the veracity of it. Mr. Martin always speaks the truth — as much as he knows — but he might not know everything in this case.

Part of your question from yesterday was how these things get started and then restarted if they fall off the rails. We have a Blue Sky policy as opposed to the Americans, who have an open sky policy; it is just carte blanche. That is their policy everywhere you go and they have the biggest airline industry in the world. They have everything from building the airlines to you-name-it. We do not have the same thing.

We have a Blue Sky policy, which means that we are moving toward more openness in the international air system, but we also keep our cards close to the chest. We have Canada's interests in mind as opposed to just saying sign this deal if you want it. If you sign on this deal, it is the same for everyone.

We do not that do that and our policy has been successful to date. As I mentioned, some 85 per cent of air travellers are now flying under an open skies type agreement. Those have been negotiated one at a time to make that possible.

If a company or a country wants to explore that, then they might approach us or we can approach them — either one. We see if there is an interest in that. If there is, we put together a negotiating mandate. The Minister of International Trade and I discuss it with one another what that might be. We have a chief air negotiator who puts offers on the table under instruction from the ministers. We see if we can come to an agreement that is a win-win for both countries.

Often we are successful, but sometimes we are not. Someone might say they do not want that, and sometimes our side of the table cannot accept something.

We have no negotiations ongoing with the UAE specifically right now. I cannot say there will not be because these things come and go. I will not name other countries, but even in the two months I have been here, I have been involved. Negotiations flare

négociations. Donc, qui négocie : les fonctionnaires ou les élus, comme le premier ministre? Si ce sont les élus, avez-vous, à titre de ministre, participé aux négociations avec les Émirats arabes unis?

M. Strahl : Mme Burr vous a donné la bonne réponse et a correctement décrit le processus de négociation.

Le ministre des Transports, en collaboration avec le ministre du Commerce international, élabore le mandat de négociation en vertu de la politique Ciel bleu. Cependant, on y retrouve également un volet qui touche les affaires étrangères.

Je ne peux pas parler au nom du premier ministre. D'une certaine façon, il supervise tout ce qui se passe au sein du gouvernement. Il est appelé en tout lieu et en tout temps à se faire poser des questions sur des sujets d'intérêt national ou international. C'est simplement la réalité de ses fonctions. Je ne peux pas commenter l'article de Don Martin ou la véracité de ses propos. M. Martin écrit toujours la vérité — au sujet de ce qu'il sait —, mais il ne connaît peut-être pas tous les éléments du dossier.

L'un des aspects de votre question d'hier nous demandait d'expliquer de quelle manière les négociations commencent, puis recommencent lorsqu'elles dérapent. Nous avons la politique Ciel bleu, contrairement aux Américains qui ont une politique de type ciel ouvert où tout est uniformisé. Les États-Unis ont la même politique partout où vous allez, et ils ont la plus grande industrie du transport aérien dans le monde. Tout y est, depuis la création des transporteurs aériens, et cetera. Nous ne sommes pas dans la même situation.

Nous avons la politique Ciel bleu; c'est-à-dire que nous prônons plus d'ouverture dans le système aérien international, mais nous nous occupons aussi de ce qui nous est cher. Nous gardons les intérêts nationaux à l'esprit, au lieu de tout simplement dire : signez cet accord si cela vous intéresse. L'accord est le même pour tous.

Il ne s'agit pas de notre approche, et notre politique connaît du succès jusqu'à présent. Comme je l'ai mentionné, les accords de type ciel ouvert représentent environ 85 p. 100 du trafic aérien. Ces accords ont dû être négociés individuellement pour rendre le tout possible.

Si cela intéresse une entreprise ou un pays, les gens peuvent venir nous parler ou nous pouvons aussi le faire — un ou l'autre. Nous regardons s'il y a un intérêt. Si tel est le cas, nous élaborons un mandat de négociation. Je discute avec le ministre du Commerce international pour décider du mandat. Notre négociateur en chef des accords aériens soumet des offres en fonction de nos directives. Nous évaluons si nous pouvons en venir à un accord profitable pour les deux pays.

Nous y arrivons souvent, mais parfois ce n'est pas le cas. Quelqu'un peut dire qu'il ne veut pas d'un élément, et parfois de notre côté, une condition peut être inacceptable.

Aucune négociation n'est en cours avec les Émirats arabes unis précisément. Je ne peux pas dire qu'il n'y en aura pas, parce que les situations évoluent rapidement. Je ne nommerai pas d'autres pays, mais en deux mois à ce ministère, j'ai participé à certaines

up and fall off and spring back and we drive it to conclusion. That may happen in the near future but right now there are no negotiations with the UAE.

Senator Mercer: I read “keeping cards close to our chest” as keeping a close eye on protecting Air Canada. However, I will change subjects in the interests of time.

I want to know how closely Transport Canada works with the Canadian Border Services Agency with respect to how passengers are treated as they arrive, either returning to or visiting Canada. I draw your attention to a number of articles, particularly an article recently in the Halifax *Chronicle-Herald*, which I am sure you read daily. Under an access to information request, the CBSA revealed the number of passengers who were complaining about rude treatment by the Canadian Border Services Agency employees at the Halifax Stanfield International Airport. It was to the extent that one agent asked a man and woman as they were being cleared through customs why she and her husband were travelling with two toothbrushes.

Mr. Strahl: We started talking about security issues but in the end, it kind of ended up as a Canadian Border Services Agency (CBSA) question. You may want to have some officials in from CBSA because it does not cross over into Transport Canada.

Senator Mercer: That is what I wanted to clarify, because I think we will need to have CBSA people in to talk about it, because it is about the treatment of passengers.

Mr. Strahl: I want to assure you there is a lot of coordination. We work closely with the airport authorities, CBSA, amongst ourselves, the carriers and so on; there is a lot of work on security issues and on trying to provide that service.

In the end, there is a complaint process under the Canadian Transportation Agency that can be followed through on things under our control. However, if there are concerns about CBSA, particularly, then they probably need to be followed up directly with that minister.

The Chair: I remind honourable senators we have about half an hour. I remind senators we are also being televised.

Senator Housakos: Thank you, minister, for being here today. Thanks for your keen interest and that of your department which made a helpful presentation to us yesterday. We are grateful. We are pleased that the timing of this report might be of service to your department.

One of my questions is in relation to cabotage rights. In your opinion, is the granting of cabotage rights to foreign carriers a realistic option in creating a more competitive environment in the industry, especially as you pointed out in your presentation that

négociations. Les négociations s'activent, puis s'arrêtent, puis repartent de plus belle pour culminer par un accord. Cela surviendra peut-être dans un proche avenir, mais actuellement nous ne négocions pas avec les Émirats arabes unis.

Le sénateur Mercer : Je comprends par « s'occuper de ce qui nous est cher » que vous faites des efforts pour protéger Air Canada. Cependant, je passerai à un autre sujet, parce que notre temps est compté.

J'aimerais savoir à quel point Transports Canada collabore avec l'Agence des services frontaliers du Canada en ce qui concerne le traitement des passagers qui arrivent au Canada, qu'ils reviennent au pays ou qu'ils soient en visite. J'attire votre attention sur certains articles, particulièrement un paru dans le *Chronicle-Herald* de Halifax, et je suis certain que vous le lisez quotidiennement. À la suite d'une demande d'accès à l'information, l'ASFC a dévoilé le nombre de passagers qui se sont plaints de traitements inappropriés par le personnel de l'Agence des services frontaliers du Canada à l'aéroport international Stanfield de Halifax. Dans un des cas, on rapporte qu'un agent est même allé jusqu'à demander à un couple au cours des contrôles de sécurité d'expliquer pourquoi la dame et son mari transportaient deux brosses à dents.

M. Strahl : Nous avons commencé à parler des questions de sécurité, mais en fin de compte, nous avons établi qu'elles incombaient à l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC. Vous devriez inviter des représentants de l'agence, parce que cela n'est pas du ressort de Transports Canada.

Le sénateur Mercer : C'est la précision que je voulais entendre, parce que je crois aussi que nous devrions inviter des gens de l'ASFC pour venir nous parler du traitement des passagers.

M. Strahl : Je tiens à vous dire qu'il y a beaucoup de coordination. Nous travaillons étroitement, entre autres, avec les autorités des aéroports, l'ASFC, nos propres bureaux et les transporteurs aériens. Beaucoup de travail est effectué en ce qui concerne les questions de sécurité et la manière d'assurer cette sécurité.

En fin de compte, un processus de plaintes supervisé par l'Office des transports du Canada assure le suivi pour les secteurs qui nous incombent. Cependant, si les gens ont des questions concernant l'ASFC en particulier, ils devraient en faire part directement au ministre concerné.

Le président : Je rappelle aux honorables sénateurs que nous n'avons environ qu'une demi-heure, et que la séance est télévisée.

Le sénateur Housakos : Merci, monsieur le ministre, de comparaître aujourd'hui. Je vous remercie de votre intérêt marqué et de celui des gens de votre ministère qui nous ont présenté hier un exposé instructif. Nous leur en sommes reconnaissants. Nous sommes heureux que notre rapport tombe à point et puisse aider votre ministère.

L'une de mes questions concerne les droits de cabotage. Selon vous, l'octroi de droits de cabotage à des transporteurs étrangers représente-t-il une solution réaliste pour créer un environnement plus concurrentiel dans l'industrie, surtout, comme vous l'avez

there has been an emergence of new strategic alliances the last few years on a global level? Are those strategic alliances making the cabotage rights issues less relevant?

Mr. Strahl: No, I do not think it is less relevant. It is an issue that all countries hold dear to their hearts for the most part. It is not something under active consideration by our government.

We are not suggesting that a foreign carrier can come to Canada and just cream off the best or most profitable of the routes and then leave on the next most profitable international route. If you want to have an air industry in Canada that serves domestic needs, I think you will find most witnesses say you will have to offer some degree of protection for in-Canada travel.

If you do not, you will see problems even with the States, which has a huge industry. Canadian sports teams that try to charter from one place to another are having difficulty getting permission, even in the United States. We have a reciprocal agreement to cover off sports teams, but even that is difficult. It is difficult to get cabotage-type rules in place, even just for a very specialized, unique charter, such as a sports charter.

It is difficult to imagine that would be broadly well received. It is not so much an issue domestically, but internationally that will be a problem.

Senator Housakos: Is the travelling public today better served, equally served or worse served, compared with the airline industry's approach to customer service 10 or 15 years ago? What areas do you think we should be focussing in, in terms of some of the weaknesses the industry might bring forward in providing better service, if that is true.

Mr. Strahl: That is a real opinion question, and I need to be careful.

Senator Housakos: I asked for your opinion.

Mr. Strahl: When I came here almost exactly 17 years ago, your options were greater; it was different. I feel like I am talking about when I was a boy. However, even when I came here 17 years ago, they used to come down the aisle and serve you a meal right off the hot plate. It was just a different world.

Then 9/11 happened in 2001. You can divide airline travel between pre- and post-9/11. It is almost impossible to compare today with what used to happen. Fifteen years ago, we used to arrive at the airport, kick the car door shut and almost walk right onto the plane. Now you cannot dare arrive late. You have to go through security. You cannot pack your shaving kit with you. It is just a different world. I do not know if it is better or worse, but it is just quite different.

souligné dans votre exposé, que de nouvelles alliances stratégiques ont vu le jour ces dernières années sur la scène mondiale? Ces alliances stratégiques rendent-elles moins importantes les questions entourant les droits de cabotage?

M. Strahl : Non, je ne crois pas qu'elles perdent de l'importance. En général, tous les pays ont cette question à cœur. Ce n'est pas un élément que notre gouvernement examine activement.

Nous ne proposons pas qu'un transporteur aérien étranger puisse venir au Canada pour s'emparer des meilleures routes ou des routes les plus rentables, avant de passer à la prochaine route internationale la plus rentable. Si on veut avoir une industrie du transport aérien au Canada qui dessert nos besoins en vols intérieurs, selon moi, la plupart des témoins vous diront que le Canada devra conférer un certain degré de protection aux vols intérieurs.

Dans le cas contraire, des problèmes surgiront, même dans le cas des États-Unis qui ont une énorme industrie. Les équipes sportives canadiennes qui essaient de nolisier un vol d'une destination à l'autre ont du mal à obtenir l'autorisation, même aux États-Unis. Nous avons un accord de réciprocité pour les équipes sportives, mais c'est quand même difficile. C'est ardu de mettre en place des règlements sur les droits de cabotage, même uniquement dans le cas de vols nolisés très spécialisés, comme c'est le cas pour les équipes sportives.

On aurait du mal à concevoir que ce soit bien perçu dans l'ensemble. Il ne s'agit pas tant d'un problème sur la scène nationale que sur la scène internationale.

Le sénateur Housakos : Les passagers aériens sont-ils mieux servis, aussi bien servis ou moins bien servis par l'approche actuelle que par l'approche d'il y a 10 ou 15 ans de l'industrie du transport aérien en ce qui a trait au service à la clientèle? Selon vous, sur quels aspects devrions-nous mettre l'accent, par rapport à certaines des lacunes, s'il y a lieu, que l'industrie pourrait améliorer en ce qui concerne son service à la clientèle?

M. Strahl : Il s'agit vraiment d'une question d'opinion, et je dois être prudent.

Le sénateur Housakos : Je vous ai demandé votre opinion.

M. Strahl : Lorsque je suis arrivé ici il y a presque 17 ans exactement, on avait plus d'options; c'était différent. J'ai l'impression de parler de mon enfance. Toutefois, lorsque je suis arrivé ici il y a 17 ans, les agents de bord se promenaient dans l'allée pour servir des repas chauds directement sortis du four. C'était une autre époque.

Ensuite, les attentats du 11 septembre 2001 sont survenus. On peut séparer les déplacements par avion en deux périodes : avant et après le 11 septembre. On ne peut pratiquement pas comparer les deux époques. Il y a 15 ans, on arrivait à l'aéroport, on fermait la porte de l'auto avec son pied et on embarquait presque directement dans l'avion. Maintenant, on ne peut même plus oser arriver en retard. On doit passer les contrôles de sécurité. On ne peut pas apporter dans l'avion sa trousse pour le rasage. C'est une autre époque. Je ne sais pas si c'est mieux ou pire, mais c'est très différent.

The reality is that it is far more competitive. It is dog eat dog in this airline world. The new entities, like Porter and WestJet and others, have developed a business model that is particularly suited for that dog eat dog world. They have a model that works, and they pursue it relentlessly. They can do that because they are part of this new way of doing business in the post 9/11 world.

Senator Housakos: My other question is in relation to the airport authorities. We talked about it a bit with the people from your department yesterday. I want to zero in on a particular case. A few months back, when we had the volcanic activity in Iceland, the airline industry came to a halt around the world, especially in North America and Europe. I will talk about my hometown of Montreal. At the Trudeau airport, people were grounded there for a week in some cases.

The airport authorities have a mandate to administrate the airports, and obviously they are doing a heck of a job and they have made, as your department pointed out, great steps and leaps forward in making great commercial centres and centres of economic activity. Perhaps, though, they have not focussed enough on the customer service side. That kicks in when you have pregnant women and the elderly sleeping on the floors of airports in this country for three or four days. That was disturbing at the time, and I do not think a quick response was quite there on the part of the airport authorities.

I am wondering whether Transport Canada has had discussions with them in that regard. Have we reminded them that they are ultimately in the business of taking care of the Canadian public?

Mr. Strahl: I will ask officials here if they want to dive in. I hate to defer like this, but I was not the minister when that happened. Of course, we all saw that. The impacts were huge. To be fair overall to both the airport authorities and airlines generally, the size of the impact of that was almost unprecedented. When I was at the International Civil Aviation Organization (ICAO) conference a few weeks ago, they were still wrestling with the aftermath of that. When can you fly? How do we measure the particulate matter? This was all new.

I know what you mean about service to the public, but, in other ways, they are not like Tom Hanks. They cannot live there forever either. You are a customer to get on an airplane. It is not designed for you to be there for two weeks or a week, or even overnight.

It is a good question for the airport authorities, if I could defer, unless someone else wants to dive in. It seems to me you might want to ask them about that. They could also be tasked with that in another big security shut down, where suddenly you cannot fly for a couple of days because of some threat. What will they do?

La réalité, c'est que l'industrie est beaucoup plus concurrentielle. C'est la loi de la jungle, dans le monde du transport aérien. Les nouveaux joueurs, comme Porter et WestJet, entre autres, ont mis au point un modèle d'entreprise particulièrement bien adapté à ce milieu hostile. Leur modèle fonctionne et ils l'appliquent sans relâche. Ils peuvent le faire parce qu'ils font partie de cette nouvelle façon de faire des affaires dans ce monde transformé par les attentats du 11 septembre.

Le sénateur Housakos : Mon autre question porte sur les autorités aéroportuaires. Nous en avons parlé un peu avec les gens de votre ministère hier. Je veux me concentrer sur un cas précis. Il y a quelques mois, en raison de l'activité volcanique en Islande, l'industrie du transport aérien s'est arrêtée dans le monde entier, particulièrement en Amérique du Nord et en Europe. Je vais parler de ma ville natale, Montréal. À l'aéroport Trudeau, des gens ont été cloués au sol pendant une semaine, dans certains cas.

Les autorités aéroportuaires ont le mandat de gérer les aéroports, et évidemment, elles font un travail remarquable et elles ont beaucoup progressé, comme votre ministère l'a souligné, pour faire des aéroports de grands centres commerciaux et des pôles d'activité économique. Cependant, ils n'ont peut-être pas suffisamment insisté sur l'aspect du service à la clientèle. Cela entre en jeu lorsque des femmes enceintes et des personnes âgées doivent dormir par terre dans les aéroports du pays pendant trois ou quatre jours. C'était bouleversant à ce moment-là, et je ne pense pas que les autorités aéroportuaires ont réagi assez rapidement.

Je me demande si Transports Canada en a discuté avec les autorités aéroportuaires à cet égard. Leur a-t-on rappelé qu'en fin de compte, elles œuvrent dans un domaine où l'on doit prendre soin de la population canadienne?

M. Strahl : Je vais demander aux fonctionnaires présents s'ils veulent bien se lancer. Je déteste reporter les choses, mais je n'étais pas ministre au moment des événements. Bien entendu, nous avons tous vu ce qui s'est produit. Les répercussions ont été énormes. Pour être équitable tant envers les autorités aéroportuaires qu'envers les transporteurs aériens en général, les répercussions étaient presque sans précédent. Il y a quelques semaines, pendant que j'assistais à une conférence de l'Organisation de l'aviation civile internationale, on parlait encore des séquelles. Quand pouvez-vous reprendre les vols? Comment peut-on mesurer les particules atmosphériques? Cette situation était tout à fait nouvelle.

Je comprends ce que vous voulez dire quand vous parlez de service à la clientèle, mais, par contre, les gens ne sont pas comme Tom Hanks. Ils ne peuvent pas vivre à l'aéroport indéfiniment non plus. Vous êtes un client qui s'appête à prendre l'avion. Les aéroports ne sont pas conçus pour que vous y restiez pendant deux semaines ou une semaine, ou même la nuit.

Il s'agit d'une bonne question pour les autorités aéroportuaires; si vous le permettez, je vous fournirai une réponse à un autre moment, à moins que quelqu'un d'autre ne veuille tenter une réponse. Il me semble que vous voudrez peut-être leur poser la question. Cela pourrait se reproduire, si une

The airlines know what they do. They shut down. They park the plane. That is it. The airport authorities might have an idea, and I suggest you talk to them. I do not know how you have bed and breakfast for 10,000 hungry people.

Senator Housakos: I was wondering whether Transport Canada has given them guidelines in extenuating circumstances where emergencies of this nature take place.

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy, Transport Canada: All airports are required to have emergency plans. When circumstances arise like this, which are exceptional, everyone does their best under very difficult circumstances. In the aftermath, there is discussion with all of the parties, because, invariably, it implicates everyone. It implicates the carriers who are carrying the passengers because they have certain obligations under their terms and conditions of carriage. It implicates the airports who inherit these people, suddenly, out of the blue, unexpectedly, without the ability to look after them necessarily, as the minister was saying. In situations like the volcanic ash thing, there is also a role for NAV CANADA, who provides information about the likelihood that circumstances will shift and flights will be able to take off, some indication of probability of duration and those sorts of things. It really affects all of the partners when these things happen.

Accountability is always a difficult thing because they all probably have some degree of accountability for different stages and at different points. Again, there is sort of a core message of collaboration: They all need to talk about and think through this. Are there things we can learn from a bad experience when it happens, in terms of trying to deal with it better the next time? It is difficult to make major plans or investments for the exceptional things.

Senator Housakos: Minister, could you give us some guidance in terms of what priorities you think we should focus on that would be most helpful to the department and to you as we launch into this study?

Mr. Strahl: Thank you. Obviously the committee is master of its own destiny, but there are some questions. I mentioned some of them in my speech.

You may want to investigate whether Canada should revisit its approach that treats all of our national designated airports the same. We have 26 of these airports. Should they all be treated the same? Some of them are major in their regions, but they are not major like Toronto is major. Should they all be treated the same, or should we start thinking in terms of different treatment for

autre grande interruption des activités pour des raisons de sécurité — où il serait soudainement impossible d'autoriser des vols en raison d'une menace quelconque — survenait. Que feront-ils alors?

Les compagnies aériennes savent ce qu'elles font. Elles interrompent leurs activités. Elles clouent les avions au sol. Un point, c'est tout. Les autorités aéroportuaires pourraient avoir une idée, et je vous suggère d'en parler avec eux. Je ne sais pas de quelle façon on peut héberger et nourrir 10 000 personnes affamées.

Le sénateur Housakos : Je me demandais si Transports Canada leur a donné des directives en cas de circonstances exceptionnelles qui engendrent des situations d'urgence de cette nature.

Mme Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Tous les aéroports sont tenus d'avoir des plans d'urgence. Lorsque de telles circonstances surviennent, ce qui est exceptionnel, tout le monde fait de son mieux dans des circonstances très difficiles. Dans la foulée, il y a des discussions avec toutes les parties, parce que — invariablement — tout le monde est concerné. La situation met en cause les transporteurs aériens qui transportent les passagers parce qu'ils ont certaines obligations en vertu des conditions de transport. Les aéroports sont aussi concernés, parce qu'ils doivent soudainement, à l'improviste, de manière inattendue, s'occuper de ces personnes sans nécessairement avoir la capacité de le faire, comme l'a indiqué le ministre. Dans des situations comme cette histoire de cendre volcanique, Nav Canada a aussi un rôle à jouer, parce que c'est cet organisme qui fournit des informations quant aux probabilités de reprise des vols et une évaluation de la durée probable des interdictions de vol et ce genre de choses. En fait, tous les partenaires sont touchés lorsque de telles choses se produisent.

L'obligation de rendre compte est toujours une chose difficile à faire, car tous les intervenants rendent probablement des comptes à différentes étapes et à des moments différents. Encore une fois, il y a comme un message de base de la collaboration : tous doivent en parler et y réfléchir. En ce qui concerne l'amélioration de la gestion de crise, quelles leçons pouvons-nous tirer d'une mauvaise expérience lorsqu'elle se produit? Il est difficile de préparer des plans importants ou de faire des investissements d'envergure pour les choses exceptionnelles.

Le sénateur Housakos : Monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner des conseils en ce qui concerne les priorités sur lesquelles nous devrions nous concentrer et qui seraient les plus utiles pour vous et votre ministère au moment où nous nous apprêtons à entreprendre cette étude?

M. Strahl : Merci. Évidemment, le comité est maître de son destin, mais des questions se posent. J'ai mentionné quelques points au cours de ma déclaration préliminaire.

Vous voudrez peut-être chercher à savoir si le Canada doit revoir son approche qui met tous les aéroports nationaux sur un même pied d'égalité. Nous en avons 26. Doivent-ils tous être considérés de la même façon? Certains d'entre eux sont importants pour leurs régions, mais ils n'ont pas la même importance que celui de Toronto. Donc on tous les mettre sur un

different reasons? Some of them have major capital needs. Some of them have safety related issues. Some of them are more unique. Should we look at them differently or continue to try to lump them together?

I mentioned the question of whether we should have a few hubs that can compete globally or have as many international airports as we can? For example, when you deal with Israel, you have one airport. That is it. They can say, "I will roll out a big security program for one airport." We have 26. The traffic is light in many of them. You may want to examine whether the treatment should be different.

We have the consumer protection issue, which I think you have touched on in your round one questions with officials. What is the right balance between consumer protection and prices, accountability, transparency? It would be good to have a thorough airing of those kinds of things. The U.S. and the EU have consumer protection systems in place. You may want to look at that to see whether they are apropos for Canada. Canada is a unique situation, but why reinvent the wheel if we have good examples elsewhere?

The last thing that comes immediately to mind, and I think there will be a bunch of things that will come up ago you go through the examination, are the governance and accountability issues. When we privatized the airports and made them independent, not-for-profit, stand-alone organizations, there was a governance structure that came with that. Does that provide the quality of service that Canadians would expect? Is it transparent and accountable enough for this modern era? Are there public interest considerations that need to be part of that?

I am not suggesting there is anything wrong with what is there. It is just that I think you will hear that early in your conversations with different components of the industry. Someone said to me, for example, "At the port authority, I am a major player, and I get a seat at the port's board of directors to bring my case forward. When I go to the airport, there is an airport authority, and I do not get to sit there, so I just hear about it second hand." Does that need to be changed, or does it give a strength to the airport that they need?

It would be useful to have a thorough airing of the governance and accountability issues. You can do it in an independent way, more independent than I can, because I am always seen as a directive. What we need is a full discussion and recommendations on that.

The Chair: Before I give the floor to Senator Zimmer, I want to repeat, minister: I know you can talk to some of your colleagues in your caucus, but if there are issues you think we should be addressing or that have been addressed and you think we could go deeper into, always feel comfortable to address me or your

pied d'égalité, ou devrions-nous commencer à penser à leur attribuer un statut différent pour des raisons variées? Certains aéroports ont grandement besoin de capitaux. D'autres connaissent des problèmes liés à la sécurité, et d'autres encore sont plus particulières. Devrions-nous les considérer différemment ou continuer à essayer de tous les mettre dans le même panier?

J'ai parlé de savoir si nous devrions avoir quelques plaques tournantes capables d'entrer en concurrence à l'échelle internationale ou d'avoir le plus grand nombre d'aéroports internationaux possible? Prenez Israël, par exemple. Il n'y a qu'un aéroport. C'est tout. Les Israéliens peuvent dire : « Nous allons mettre en œuvre un programme de sécurité important pour un aéroport. » Nous avons 26 aéroports. La circulation est faible dans bon nombre d'entre eux. Vous voudrez peut-être examiner si on devrait les considérer de la même façon.

Il y a la question de la protection des consommateurs, que vous avez abordée, je pense, au premier tour de questions avec les fonctionnaires. Quel est le juste équilibre entre la protection des consommateurs et les prix, entre la reddition de comptes et la transparence? Il serait bon d'examiner attentivement ce genre de choses. Les États-Unis et l'UE ont mis en place des mesures de protection des consommateurs. Vous voudrez peut-être chercher à savoir si de telles mesures sont appropriées pour nous. Le Canada est un cas unique, mais pourquoi réinventer la roue s'il y a de bons exemples ailleurs?

Enfin, ce qui nous vient immédiatement à l'esprit — et je pense que vous découvrirez beaucoup de choses pendant votre étude —, ce sont les questions de gouvernance et de reddition de comptes. Lorsque nous avons privatisé les aéroports et en avons fait des entités indépendantes à but non lucratif, cela s'accompagnait d'une structure de gouvernance. Permet-elle d'offrir la qualité de service à laquelle les Canadiens s'attendent? Offre-t-elle la transparence et la reddition de comptes qu'exige notre époque? Y a-t-il des questions d'intérêt public qui doivent s'y rattacher?

Je ne dis pas que ce qui est en place ne convient pas. Je pense simplement que c'est ce que vous entendrez au début de vos discussions avec les différents secteurs de l'industrie. Quelqu'un m'a dit, par exemple, « Au sein de l'autorité portuaire, je suis un joueur important, et j'obtiens un siège au conseil d'administration de l'autorité portuaire, où je peux faire valoir mon point de vue. Quand je vais à l'aéroport, il y a une autorité aéroportuaire, et je n'y siège pas; tout ce que je sais, je l'apprends de façon indirecte. » Doit-on apporter des changements, ou cela confère-t-il à l'aéroport une force dont elle a besoin?

En ce qui concerne la gouvernance et la reddition de comptes, un examen approfondi serait utile. Vous avez l'indépendance nécessaire pour le faire, ce que je n'ai pas, parce que je suis toujours considéré comme un dirigeant. Nous avons besoin d'une discussion approfondie et de recommandations à ce sujet.

Le président : Avant de donner la parole au sénateur Zimmer, je tiens à le réitérer, monsieur le ministre. Je sais que vous pouvez parler à certains de vos collègues du caucus, mais si vous considérez que nous devrions examiner certaines questions ou qu'il y a des questions dont nous nous sommes occupés et qui, à

colleagues. We are here to cooperate. We want to do the best study possible, and we are trying to serve the same interests — those of the Canadian people.

Senator Zimmer: Thank you, minister, for your presentation, and congratulations on your appointment.

You mentioned the Blue Sky agreement in your speech. Senator Mercer touched on the first part of it, so I will not ask you to repeat the Blue Sky agreement and your description of the open sky.

Are you able to list the 15 countries that make up the new first-time and/or expanded agreements? With which country or countries is the government potentially interested in entering into such agreements in the future?

Mr. Strahl: Our expanded air services agreement includes the EU, which is a big group. Then there are Serbia, Croatia, Japan, Kuwait, Jordan, Iceland, New Zealand, Singapore, Mexico, Barbados, Panama, the Philippines, Dominican Republic, Costa Rica, Turkey, South Korea, South Africa, Cuba, Morocco, Ethiopia, Tunisia and El Salvador. It covers almost the gamut of the world.

Senator Zimmer: Could I have a copy of that sent to my office?

Mr. Strahl: Absolutely. I will make it available to everyone.

Senator Zimmer: Can you describe the development of competition over the past decade relating to routes serving major urban centres, as well as routes to less demanding centres, and whether you view the competition to be sufficient or limited?

Mr. Strahl: Again, I may ask officials to comment on this, because they have been at this longer than I have.

In essence, since deregulation, competition is driven by marketplace demand, for the most part. When I was dealing with Northern people, for example, they complained bitterly about the airfare from Iqaluit to Montreal or Ottawa. You can fly to Europe and back and around the world, for the price of a ticket coming from Iqaluit. WestJet is now planning to fly into Iqaluit. As soon as they said that was going to happen, the price of air tickets out of Iqaluit dropped by half. The best description is that it is market driven.

The other thing that is clear to me about the routes points back to the hub question. Airlines, in order to survive, have focused on several major hubs. Again, this is a change over the last number of years. There used to be a routine flight from Saskatoon to Ottawa, or Regina to Ottawa. Now, airlines want to go through a hub. That is just what they do in order to bring their costs in line.

your views, merit that we should pay attention to them, don't hesitate to speak, to me or to your colleagues. We are here to cooperate. We want to do the best study possible, and we are trying to serve the same interests — those of the Canadian people.

Le sénateur Zimmer : Merci, monsieur le ministre, de votre exposé, et toutes mes félicitations pour votre nomination.

Vous avez parlé de l'accord « Ciel bleu » dans votre déclaration préliminaire. Le sénateur Mercer a parlé de la première partie; je ne vais donc pas vous demander de relire l'accord « Ciel bleu » ni de décrire de nouveau la politique dite de « ciel ouvert ».

Êtes-vous capable de nommer les 15 pays qui participent à ces accords, soit les nouveaux signataires ou ceux qui ont entériné un accord élargi? Avec quels pays le gouvernement envisage-t-il de conclure de tels accords à l'avenir?

M. Strahl : Notre accord élargi en matière de services aériens inclut l'Union européenne, qui est un groupe important. Ensuite, il y a la Serbie, la Croatie, le Japon, le Koweït, la Jordanie, l'Islande, la Nouvelle-Zélande, Singapour, le Mexique, la Barbade, le Panama, les Philippines, la République dominicaine, le Costa Rica, la Turquie, la Corée du Sud, l'Afrique du Sud, Cuba, le Maroc, l'Éthiopie, la Tunisie et El Salvador. L'accord couvre presque le monde entier.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous m'en faire parvenir un exemplaire à mon bureau?

M. Strahl : Tout à fait. Je vais tous vous le fournir.

Le sénateur Zimmer : En ce qui concerne les réseaux qui desservent les grands centres urbains et les villes moins importantes, pouvez-vous nous décrire l'évolution de la concurrence au cours des 10 dernières années et nous dire si vous considérez que la concurrence est suffisante ou limitée?

M. Strahl : Encore une fois, il est possible que je demande aux fonctionnaires d'y aller de commentaires à ce sujet, parce qu'ils s'occupent de ces questions depuis plus longtemps que moi.

Essentiellement, depuis la déréglementation, la concurrence est — en grande partie — stimulée par la demande. Lorsque je faisais affaire avec les gens du Nord, par exemple, ils se plaignaient beaucoup des tarifs des vols d'Iqaluit à destination de Montréal ou d'Ottawa. On peut voyager aller-retour en Europe ou ailleurs dans le monde, pour le prix d'un billet en partance d'Iqaluit. WestJet prévoit offrir des vols à destination d'Iqaluit. Dès l'annonce de la décision, le prix des billets d'avion en partance d'Iqaluit a chuté de moitié. La meilleure explication, c'est que c'est attribuable au marché.

L'autre chose qui m'apparaît évidente au sujet des réseaux nous ramène à la question des plaques tournantes. Pour survivre, les transporteurs aériens se sont concentrés sur plusieurs grands centres. Encore une fois, il s'agit d'un changement par rapport aux dernières années. Il y avait autrefois des vols réguliers entre Saskatoon et Ottawa ou entre Regina et Ottawa. Maintenant, les sociétés aériennes veulent passer par une plaque tournante. C'est exactement ce qu'elles font pour redresser leurs coûts.

Senator Zimmer: They even go backwards. They go from Saskatoon to Calgary and then over.

Mr. Strahl: Yes. Over the last number of years, that is another evolution that was different than when I started flying a lot here a number of years ago. In order to survive, airlines have to pack those planes to a certain percentage capacity; and to do that, they want to land in a hub and then move on. While often you can get a good price on that kind of flight, it is frustrating when you are backtracking to Calgary and then flying over where you started. No one likes that. However, this is to fill the airplanes and take advantage of those hubs that everyone feeds into. You fill up a bigger plane and away we go. That is just the reality. It is market driven, but it is also hub driven in many ways. I do not see that going away. The question that would be worth asking is whether that system will accelerate. Will there be more or less of that, and what can we really do about it? In a deregulated world, that is the new reality.

Senator Zimmer: We are all aware that the industry has changed dramatically since the terrorist attacks of September 2001, and it continues to do so, with the recent attempted attacks. Can you provide this committee with an overview of the main policy changes that followed and a rough estimate of the costs relating to the associated security changes?

Mr. Strahl: There were huge changes, as we all know, after 9/11, and some were driven by domestic concerns. Much of this was in response to international agreements, reciprocal agreements, and so on, and still is. We are still dealing with security issues, dealing with ICAO and other international bodies, in order to try to find consistency.

Post-9/11 brought the creation of CATSA in order to provide services. Services were put in place, including screening all passengers. There was all the regulatory work that went into putting the meat on the bones of that and what you can and cannot do. There was an increased number of restricted areas in terms of who could get into certain areas on airport grounds and the fencing that went up around them. I do not know whether there is a global figure for all the stuff that happened.

In the last budget, our government did a five-year funding for CATSA of \$1.5 billion, in order to give them stable, long-term funding. That will not be the end of it, because it never stops evolving. CATSA is going through a review right now. Much of their equipment is approaching the end of its useful life. We are coming into that cycle, because it was 2001, and ten years later that old X-ray machine is starting to be held together with Band-Aids. The new equipment is much better. We bought 44 body scanners, and they are in place. This is part of a cycle of renewal.

Le sénateur Zimmer : Elles font même marche arrière. Elles vont de Saskatoon à Calgary, entre autres.

M. Strahl : Oui. Au cours des dernières années, c'est un autre changement par rapport à l'époque où j'ai commencé à voyager beaucoup vers Ottawa. Pour survivre, les transporteurs aériens doivent remplir ces avions à une certaine capacité. Pour ce faire, elles veulent pouvoir atterrir dans une ville qui sert de plaque tournante puis poursuivre leur route. Tandis que souvent, on peut obtenir un bon prix pour ce genre de vol, il est frustrant de faire un détour par Calgary, puis de survoler l'endroit d'où on est parti. Personne n'aime cela. Cependant, l'objectif est de remplir les avions et de profiter de ces plaques tournantes vers lesquelles tout le monde converge. On remplit un avion plus gros et c'est parti. C'est la réalité, tout simplement. C'est une industrie centrée sur le marché, mais à bien des égards, elle agit en fonction des plaques tournantes. Je ne crois pas que cela va changer. La question qui devrait être posée, c'est de savoir si cette façon de faire va se généraliser. Le phénomène ira-t-il en augmentant ou en diminuant? Que pouvons-nous faire, en réalité? Dans un monde déréglementé, telle est la nouvelle réalité.

Le sénateur Zimmer : Nous sommes tous conscients que l'industrie a changé du tout au tout depuis les attaques terroristes de septembre 2001 et qu'elle continue d'évoluer en fonction des récentes tentatives d'attaque. Pouvez-vous donner au comité un aperçu des principaux changements de politiques qui en ont découlé et une approximation des coûts liés aux modifications apportées par la suite à la sécurité?

M. Strahl : Comme nous le savons tous, après les événements du 11 septembre, l'industrie a subi d'énormes changements dont certains ont été motivés par des préoccupations nationales. Bon nombre d'entre eux découlaient d'ententes internationales ou d'ententes réciproques, et cetera, et c'est toujours le cas. Nous réglons toujours des problèmes de sécurité, et nous traitons toujours avec l'OACI et d'autres organismes internationaux afin de nous efforcer d'atteindre une certaine uniformité.

Après les événements du 11 septembre, l'ACSTA a été créée dans le but d'assurer la prestation des services qui ont été mis au point, y compris l'inspection de tous les passagers. On s'est acquitté de tout le travail de réglementation qui a permis de concrétiser les mesures et de déterminer ce qu'on pouvait faire ou non. On a multiplié les zones réglementées en limitant le nombre de personnes qui pouvaient avoir accès à certaines aires de l'aéroport et en érigeant des barrières autour d'elles. Je ne sais pas si l'on a recensé à l'échelle mondiale toutes les mesures qui ont été prises.

Dans notre dernier budget, notre gouvernement a accordé à l'ACSTA 1,5 milliards de dollars sur cinq ans afin qu'elle bénéficie d'un financement stable à long terme. Par ailleurs, cela ne s'arrêtera pas là, car ce champ d'activité ne cesse d'évoluer. L'ACSTA procède en ce moment à un examen. La majeure partie de son matériel arrive à la fin de sa vie utile. Ce cycle se rapproche, car la dernière fois que nous l'avons vécu remonte à 2001. Dix ans plus tard, nous commençons à utiliser du sparadrap pour maintenir l'intégrité de l'ancien appareil à rayons X. Le

In terms of the \$1.5 billion, we will see what the CATSA review indicates, but the demand for increased security never stops. That \$1.5 billion for CATSA is not everything. There are also one-time expenses for modernization. The underwear bomber does his thing, and all of a sudden there is a whole new series of measures and more expenses. The Air India report comes down and we have to respond to that. There is a series of initiatives and expenses in relation to that. I hate to speculate on how many billions of dollars have been spent.

Isabelle Desmartis, Director, Security Policy, Transport Canada: It is about \$4 billion.

Mr. Strahl: It is over \$4 billion since 9/11. I wish we could say we had a ramp-up and then we have been coasting, but it does not seem to be that way. There is never enough security. You can always do more. We also often have to respond to international pressures, especially American pressures. When Homeland Security says you cannot wear your shoes, you can say it is ridiculous, but that is the end of the discussion. If you want to fly in the United States, you will take off your shoes when you go through security. Security issues never stop. The \$4 billion is a precursor of much more to be spent in the future.

Senator Zimmer: Pardon the pun, but it is a moving target.

Senator Martin: Thank you to you, minister, and to your officials for being here.

I was struck by one section that you presented in your opening remarks on page 28, which I think goes to one of the key challenges for not just the airline industry but for Transport Canada and for Canada. That is, determining what changes would be the best changes to this current regime, with each of these airport authorities having their unique, distinct needs. Minister, you alluded to the fact that what one airport authority wants, the other says is absolutely not right for them. The first question of whether there should be a different system for each authority is a good one.

I wonder how these authorities — all the stakeholders — understand the complexities and the diversity in our country. From a passenger point of view, we can say we want reliability and we want good fares. We can make a concrete list. However, for every airport authority and every airport, the needs go across the entire spectrum.

nouveau matériel est nettement supérieur. Nous avons acheté 44 scanners corporels, et ils sont maintenant opérationnels. Cela fait partie du cycle de renouvellement.

Pour ce qui est des 1,5 milliards de dollars, nous verrons ce que révèle l'examen de l'ACSTA, mais on ne cessera jamais de réclamer une sécurité accrue. Ces 1,5 milliards de dollars accordés à l'ACSTA n'englobent pas tout. On prévoit également des dépenses ponctuelles pour la modernisation. Un kamikaze dissimule un engin explosif dans ses sous-vêtements et, tout à coup, on doit prendre une toute nouvelle série de mesures et dépenser davantage. On publie le rapport sur la tragédie d'Air India, et nous devons y donner suite. Cela se traduit par une série d'initiatives et de dépenses. Je n'ose imaginer combien de milliards de dollars ont été dépensés en l'occurrence.

Isabelle Desmartis, directrice, Politique de sécurité, Transports Canada : Cela représente environ 4 milliards de dollars.

M. Strahl : On a dépensé plus de 4 milliards depuis les événements du 11 septembre. J'aimerais pouvoir dire que nous nous sommes renforcés pendant un certain temps et que, depuis, nous avançons sans problème, mais cela ne semble pas être le cas. Il n'y a jamais suffisamment de sécurité. On peut toujours en faire davantage. Souvent, il nous faut également répondre aux pressions internationales et, surtout, aux pressions américaines. Lorsque le département de la sécurité interne soutient que vous ne pouvez pas porter vos chaussures, vous pouvez déclarer que c'est ridicule, mais la discussion s'arrête là. Si vous voulez vous envoler vers les États-Unis, vous enlèverez vos chaussures quand vous passerez la sécurité. Les problèmes de sécurité ne cessent jamais de se manifester. Les 4 milliards de dollars ne sont qu'un avant-goût des sommes beaucoup plus importantes qu'il nous faudra dépenser dans les années à venir.

Le sénateur Zimmer : Pardonnez mon jeu de mots, mais il s'agit d'une cible mouvante.

Le sénateur Martin : Je remercie le ministre et ses représentants de leur présence parmi nous.

J'ai été frappée par l'une des sections que vous avez présentées dans votre déclaration préliminaire et qui se trouve à la page 28. Elle porte sur l'un des principaux défis que doit relever non seulement l'industrie du transport aérien, mais aussi Transports Canada et le Canada, c'est-à-dire comment déterminer les meilleurs changements à apporter au système actuel alors que chacune des administrations aéroportuaires a des besoins distincts. Monsieur le ministre, vous avez fait allusion au fait que, pendant que la direction d'une administration aéroportuaire demande une chose, une autre déclare que cela ne convient pas du tout pour elle. Premièrement, il serait bon de se demander si chaque administration devrait posséder un système différent.

Je me demande comment ces administrations — tous ces intervenants — perçoivent les complications du système et la diversité de notre pays. En tant que passagers, nous pouvons dire que nous voulons des services fiables et des tarifs raisonnables. Nous pouvons dresser une liste précise de nos exigences. Toutefois, les besoins de chaque administration aéroportuaire et de chaque aéroport sont de toute nature.

That is a good question for our committee, and it would be good to be able to hear from the different places. I was at the Yukon airport, and as soon as we arrived, the power failed. Everything stopped. It was my final destination, so I was not panicked or demanding, but I was supposed to get a car. Everything shut down and everyone went about his or her way. It was quiet. You could hear a pin drop. We cannot imagine these needs until we have been there. From your perspective, you must see and hear all that.

How well educated are the airport authorities and the other stakeholders when they come to the table with you to discuss what changes we need to improve what we have already?

Mr. Strahl: The people I speak to have a good understanding of their particular needs. If they are from Saskatoon, they are not paid to think about the needs in St. John's. Their authority and letters patent are to be concerned about their airport, their region and being an economic driver and a safe destination. They understand a bigger picture because they are all connected through the air system. However, they also have a priority, which is, in many ways, their local airport needs.

I am not sure where we will land on this. It is an interesting study. I do not know that we will go to having 24 different systems. However, with regard to some of the big international hubs, the graphs that we had yesterday in committee show there are trends. If 24 or 40 per cent of the traffic is handled in Toronto, its needs, expectations and what they will have to do in the future are similar to those of Vancouver and Montreal but different from those of Iqaluit and Whitehorse. That is a reality, but it is a good discussion. It may lead to other things you will examine.

There is a Canadian Airports Council that tries to find some of this happy medium as well. I would suggest you should have them as witnesses, and they will give some of that flavour of the big, the small and the medium.

In the end, you will even see proposals on security. A big airport like Toronto will tell you that maybe it should handle its own security. Okay, but we have a national system right now. Do we want to break it up into component parts by airport, or do we want national standards with a national body that administers them? The big airport will say, "We can do it cheaper and better because we are a big airport." You will hear that, and it is worth listening to them.

Voilà une excellente question que notre comité pourrait étudier, et il serait bon d'entendre des témoins de divers endroits. Je venais d'arriver à l'aéroport du Yukon lorsqu'une panne de courant s'est déclarée. Tout s'est arrêté. C'était ma dernière destination, alors je n'étais ni paniquée, ni exigeante, mais j'étais censée louer une voiture. Tout a fermé, et tous les gens ont continué de vaquer à leurs affaires. L'aéroport était tellement silencieux qu'on aurait pu entendre voler une mouche. Nous ne pouvons pas imaginer leurs besoins tant que nous n'avons pas été là-bas. De votre point de vue, vous devez observer et entendre tout cela.

Dans quelle mesure les administrations aéroportuaires et les autres intervenants sont-ils informés quand ils s'assoient à la table avec vous pour discuter des changements dont nous avons besoin pour améliorer nos systèmes actuels?

M. Strahl : Les gens à qui je parle comprennent bien leurs besoins particuliers. S'ils sont de Saskatoon, ils ne sont pas payés pour penser aux besoins de St. John's. Leurs pouvoirs et leurs lettres patentes indiquent qu'ils doivent se préoccuper de gérer leur aéroport, de desservir leur région et d'être un moteur économique et une destination sécuritaire. Ils comprennent le tableau d'ensemble, car ils sont reliés les uns aux autres par le réseau des aéroports. Cependant, ils ont également une priorité qui, à bien des égards, consiste à satisfaire aux besoins de leur aéroport.

Je ne sais pas comment nous réglerons cette question. Elle est intéressante à étudier. Je ne crois pas que nous irons jusqu'à permettre l'existence de 24 différents systèmes. Toutefois, en ce qui concerne certains de nos grands aéroports internationaux, les graphiques que nous avons présentés hier en comité montrent que certaines tendances existent. Si l'aéroport de Toronto gère 24 à 40 p. 100 du trafic, ses besoins, ses attentes et les mesures qu'elle devra prendre dans les années à venir sont semblables à ceux de Vancouver et de Montréal, mais différent de ceux d'Iqaluit et de Whitehorse. C'est la réalité, mais cela vaut la peine d'être discuté. Cela pourrait vous amener à étudier d'autres questions.

Il y a une organisation appelée le Conseil des aéroports du Canada qui cherche également à trouver un juste milieu. Je vous suggérerais d'inviter ses représentants à témoigner. Ils vous donneront une certaine idée des besoins des petits, des moyens et des grands aéroports.

Finalement, vous verrez même des propositions en matière de sécurité. Un grand aéroport, comme celui de Toronto vous dira qu'il devrait peut-être gérer sa propre sécurité. D'accord, mais nous disposons d'un système national à l'heure actuelle. Souhaitons-nous le morceler et attribuer ces parties aux aéroports, ou désirons-nous une norme nationale administrée par un organisme national? Les grands aéroports diront : « Nous pouvons le faire mieux et à meilleur prix parce que nous exploitons un grand aéroport. » C'est ce qu'ils vous diront, et cela vaudra la peine de les écouter.

The beauty of a committee is you need to think of Canada. You are from Vancouver, but you cannot say, "What is good for Vancouver is good for everyone." It has to be something we can all live with. That is why a parliamentary committee is fine-tuned for this work.

Senator Martin: I absolutely agree.

With respect to the Blue Sky discussion, you mentioned China and the openness there for further expansion. With the other Blue Sky agreements that Canada has, what are you doing in terms of opening up and expanding those? Are there plans for that as well?

Mr. Strahl: Any agreement can be further opened up if both sides want to. In some cases, in some countries — I probably should not name anybody — they say they would love to have more access and a better reciprocal agreement. Other countries are not ready. The change is too rapid. They say, "I do not want to see 50 Air Canada planes in here." They are careful. We say let us start with a partially open system. Try it for a year. Maybe you will like it and let us open it up further.

Sometimes we have concerns. If you flood us with jets coming from that part of the world, it will be problematic for other reasons. Sometimes it is us; sometimes it is them. Our overall objective is to be as open as we can. In many cases, this is all new, all in the last four years, for the most part. They do not have an end date, but they will mature, and if this is working well, let us do more of it. More open is more better, if I can use that expression, and we will always be open to entertaining that, but there will always be a negotiation attached to it.

Senator Martin: With each one it is fluid; it is not revisiting within a year. Depending on the agreement, it may come from them or we may initiate.

Mr. Strahl: It comes up in conversations often. When I was in China last week, a vice-mayor, which is a significant position in some of those cities, said that when he was at an ICAO conference, the mayor of Montreal said he would like more connectivity to China. That is not ignored. They say if the mayor of Montreal would like to have that, maybe we should talk about. I say if you want to talk about that, maybe we should.

Some of it will just evolve, but they do not have a due date. They are in place. They work well. If they want it to be re-examined, either side can suggest that, and we can consider it.

Senator MacDonald: Mr. Minister, it is always a pleasure to see you.

L'avantage de siéger à un comité, c'est qu'il vous faut penser au Canada. Vous venez peut-être de Vancouver, mais vous ne pouvez pas déclarer : « Ce qui est bon pour Vancouver est bon pour tout le monde. » Vous devez trouver une solution qui pourra satisfaire tout le monde. C'est pourquoi ce travail convient parfaitement à un comité parlementaire.

Le sénateur Martin : Je suis absolument d'accord.

En ce qui concerne notre discussion à propos de la politique Ciel bleu, vous avez mentionné la Chine et le fait qu'elle était disposée à élargir l'accord. Pour ce qui est des autres accords Ciel bleu que le Canada a conclus, que faites-vous pour les développer? Avez-vous également des plans en ce sens?

M. Strahl : Tout accord peut être élargi si les deux parties le souhaitent. Dans certains cas, dans certains pays — je ne devrais probablement pas nommer aucun d'entre eux —, ils affirment qu'ils adoreraient accroître leur accès et bonifier l'accord réciproque. D'autres pays ne sont pas encore prêts. Le changement est trop rapide. Ils déclarent : « Nous ne voulons pas voir 50 avions d'Air Canada ici. » Ils sont prudents. Nous leur disons : « Commençons par un régime partiellement ouvert. Essayez-le pendant un an. Peut-être qu'il vous plaira et que nous pourrions l'élargir. »

Parfois, c'est nous qui sommes inquiets. Si nous sommes inondés d'avions provenant de cette partie du monde, cela nous occasionnera des problèmes pour d'autres raisons. Parfois, c'est nous; parfois, c'est eux. Notre objectif global est d'être aussi ouvert que nous le pouvons. Dans bon nombre de cas, tout cela est nouveau. La majeure partie des accords ont été négociés au cours des quatre dernières années. Ils ne possèdent pas de date d'expiration, mais ils évolueront et, s'ils fonctionnent bien, négocions-en d'autres. Plus nous sommes ouverts, mieux c'est, si vous me permettez l'expression. Nous serons toujours disposés à envisager d'autres accords, mais ils feront toujours l'objet de négociations.

Le sénateur Martin : Chaque accord varie; nous ne les réexaminons pas dans l'année qui suit leur conclusion. Selon l'accord, il se peut que ce soit eux ou nous qui prenions l'initiative.

M. Strahl : Cette question est souvent soulevée dans les conversations. Lorsque j'étais en Chine la semaine dernière, un vice-maire, lequel joue un rôle important dans certaines villes, m'a informé que, lors d'une conférence de l'OACI, le maire de Montréal lui avait dit qu'il aimerait accroître les liens avec la Chine. La suggestion n'a pas été écartée. Ils ont dit que, si l'idée plaisait au maire de Montréal, nous devrions peut-être en parler. Je leur ai dit que s'ils voulaient en parler, nous devrions peut-être le faire.

Certains des accords vont simplement évoluer, mais ils ne sont pas assujettis à des dates d'expiration. Ils sont en vigueur, et ils fonctionnent bien. Si l'une ou l'autre des parties souhaite réexaminer l'accord, elle peut le suggérer et l'autre partie peut l'envisager.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre, c'est toujours un plaisir de vous voir.

Those of us who are frequent flyers appreciate the need for security. Even though it is frustrating for the public, we understand why it has to be done.

I have an observation I want to share with you. It is a recent experience. Coming back from the United States going to Toronto, heading to Nova Scotia, I observed that the airport in Chicago has a duty-free shop. One of the little pleasures of travelling for people has always been to pick up something at duty-free shop and bring it home.

You can buy alcohol in the duty-free shop in Chicago and bring it on the Air Canada plane to Toronto. Once you get to Toronto, if you want to connect to anywhere in Canada and you only have carry-on luggage, if you do not check that alcohol, put your carry-on luggage in the queue and make it non carry-on luggage, you have to dump that alcohol. I spoke to some of the officials there, and at the same time, there is a notice saying if you are bringing alcohol from Europe, and it is tagged and boxed in a European bag, you can take the alcohol through.

I do not understand what is going on with this system.

Mr. Strahl: How cheap was the alcohol in the first example?

Senator MacDonald: I do not think it is a matter of cost.

Mr. Strahl: It is not.

Senator MacDonald: It seems strange that you can take the alcohol on the plane in Chicago, but you cannot take it on in Toronto. If you are bringing it from Europe instead of the United States, you can take it through.

Mr. Strahl: I will not try to make sense of that, but maybe Ms. Desmartis has a partial answer.

Ms. Desmartis: We started to initiate the bags that you are talking about in some airports, and the technology is progressing. When the minister was talking about the investment in CATSA, you know that the liquids and gel restrictions happened in 2006.

Senator MacDonald: Yes.

Ms. Desmartis: This is a progression, and there is more and more technology.

Senator MacDonald: Is this being addressed?

Ms. Desmartis: It is being addressed.

Senator MacDonald: I spoke to the officials at the airport and they said: Please speak to somebody Ottawa. You would not believe the aggravation this is causing at the airport.

Ceux d'entre nous qui voyagent fréquemment par avion se rendent pleinement compte que la sécurité est nécessaire. Même si le public la trouve frustrante, nous comprenons pourquoi elle doit être assurée.

J'aimerais vous faire part d'une observation. Il s'agit d'une expérience personnelle récente. Pour revenir des États-Unis et me rendre en Nouvelle-Écosse, j'ai fait escale à Toronto. J'ai remarqué que l'aéroport de Chicago possédait une boutique hors taxes. Pour la plupart des gens, l'un des petits plaisirs de voyager a toujours été d'acheter un article à la boutique hors taxe et de le rapporter chez eux.

On peut acheter de l'alcool dans la boutique hors taxes de Chicago et l'apporter dans l'avion d'Air Canada en partance pour Toronto. Une fois à Toronto, si l'on ne transporte qu'une mallette avion et que l'on veut prendre une correspondance vers toute autre destination canadienne, il faut soit enregistrer l'alcool et le bagage, qu'on ne peut plus qualifier de mallette avion, et les déposer sur le tapis roulant, soit se débarrasser de l'alcool. J'ai parlé en vain à certains des représentants qui se trouvaient sur les lieux et, au même moment, j'ai aperçu un avis qui indiquait que, si l'on rapportait de l'alcool d'Europe et qu'il était étiqueté et placé dans une boîte et un sac venant d'Europe, on pouvait apporter l'alcool dans l'avion.

Je ne comprends pas comment fonctionne ce système.

M. Strahl : Quel était le prix de l'alcool du premier exemple?

Le sénateur MacDonald : Je ne crois pas que ce soit une question de prix.

M. Strahl : Ce ne l'est pas.

Le sénateur MacDonald : Je trouve étrange qu'à Chicago, l'on puisse apporter de l'alcool dans l'avion, mais pas à Toronto. Toutefois, si vous rapportez de l'alcool d'Europe plutôt que des États-Unis, vous êtes autorisé à le prendre avec vous dans l'avion.

M. Strahl : Je ne vais pas essayer de prêter un sens à ces mesures, mais peut-être que Mme Desmartis peut répondre en partie à cette question.

Mme Desmartis : Nous avons commencé à utiliser les sacs dont vous parlez dans certains aéroports, et la technologie progresse. Lorsque le ministre parlait des fonds investis dans l'ACSTA, vous êtes au courant que les restrictions sur les liquides et les gels ont débuté en 2006.

Le sénateur MacDonald : Oui.

Mme Desmartis : Les choses avancent, et l'on aura de plus en plus souvent recours à des technologies.

Le sénateur MacDonald : Quelqu'un s'occupe-t-il de régler cette question?

Mme Desmartis : Quelqu'un s'en occupe.

Le sénateur MacDonald : J'ai discuté avec les représentants de l'aéroport et ils m'ont dit : « S'il vous plaît, parlez-en à quelqu'un à Ottawa. Vous n'avez pas idée des complications que cela occasionne à l'aéroport. »

Ms. Desmartis: We are conscious of it, but we have to be careful how we address it.

Mr. Strahl: Lobster can still come on the airplane.

Senator MacDonald: If you go to Nova Scotia, you do not have to take lobster with you.

Mr. Strahl: The interesting part about the security issue is it never stops evolving. Some of the things that seemed most worrisome in the post 9/11 environment proved not to be as big a concern, and some things you did not think about turned out to be a bigger concern.

This is not free advertising, but I have a new iPad, so I am reading my books on the iPad now. I am coming in for final landing and they say you have to put it away. The guy beside me has an Encyclopedia Britannica, the thing weighs about 10 pounds and it would probably go right through the windshield if you had a problem, and I had a little iPad. This was not around in 9/11, so this is part of why it needs to evolve. I will personally follow up on that, senator.

Senator MacDonald: It was obvious to me that when we can bring it in securely from Europe we can bring it in securely from Chicago.

Mr. Strahl: That seems obvious, too.

The Chair: Thank you for your presence, Mr. Minister, and we might ask you to come back. As I said earlier, anytime you have recommendations for us, we would be pleased to hear from you.

Honourable senators, we will have the National Airlines Council of Canada Tuesday morning of next week.

[Translation]

Wednesday evening, we will be receiving the Air Transport Association of Canada. Have a good evening, ladies and gentlemen.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday October 26, 2010

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to continue its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

Mme Desmartis: Nous en sommes conscients, mais nous devons régler le problème prudemment.

M. Strahl: On peut toujours apporter des homards dans l'avion.

Le sénateur MacDonald: Si vous vous rendez en Nouvelle-Écosse, vous n'avez pas besoin d'apporter de homards.

M. Strahl: C'est ce qui est fascinant à propos de la sécurité. C'est une question qui ne cesse d'évoluer. Certains des enjeux qui semblaient les plus inquiétants après les événements du 11 septembre se sont révélés peu menaçants et d'autres auxquels nous n'avions pas pensé se sont avérés beaucoup plus préoccupants.

Je ne fais pas de publicité gratuite pour Apple, mais je possède un nouveau iPad, à l'aide duquel je lis maintenant mes livres. Nous nous apprêtons à atterrir, et l'on me demande de le ranger. L'homme assis à côté de moi lit un tome de l'encyclopédie Britannica qui pèse à peu près 10 livres et qui traverserait probablement le pare-brise si nous avions des ennuis à l'atterrissage, alors que je tiens un tout petit iPad. Ces restrictions n'existaient pas avant les événements du 11 septembre, et c'est en partie la raison pour laquelle les choses doivent évoluer. Je vais personnellement assurer le suivi de cette question, sénateur.

Le sénateur MacDonald: Il m'apparaissait évident que, s'il était possible de rapporter de l'alcool d'Europe de façon sécuritaire, il était possible d'en faire autant de Chicago.

M. Strahl: Cela me semble également évident.

Le président: Je vous remercie de votre présence, monsieur le ministre. Il se peut que nous vous demandions de revenir. Comme je l'ai dit plus tôt, chaque fois que vous avez des recommandations à nous adresser, c'est avec plaisir que nous les entendrons.

Honorables sénateurs, mardi prochain, nous accueillerons le Conseil national des lignes aériennes du Canada.

[Français]

Mercredi soir, nous recevrons l'Association du transport aérien du Canada. Mesdames et messieurs, bonsoir.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 26 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour continuer son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Translation]

The Chair: Good morning. This is the fourth meeting of the Senate Standing Committee on Transport and Communications devoted to the study that we have been asked to undertake of the Canadian airline industry.

Our witnesses this morning represent the National Airlines Council of Canada.

[English]

Appearing on behalf of ATAC is George Petsikas, President; Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee; and Lorne Mackenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee.

George Petsikas, President, National Airlines Council of Canada: Thank you. We very much appreciate your invitation this morning. One quick note, Chair: you mentioned that I am here representing ATAC. ATAC is a separate organization. We are a new organization, and I will tell you a bit about it. I believe you will hear from ATAC this week. John McKenna, President of the Air Transport Association of Canada, would be annoyed with me if I confirmed that I was here for ATAC.

The Chair: That was Wednesday night's introduction. Sorry for the mistake.

Mr. Petsikas: We will not hold that against you.

The future of air transport in Canada is of incredible interest for our membership, as you can imagine. We are pleased to be here. I am accompanied by Ms. Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee at the National Airlines Council of Canada; and Mr. Lorne Mackenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee of our association. Both individuals are recognized by their peers as being leading experts in the Canadian airline industry in their respective fields of expertise. I am well accompanied here this morning. I hope that we will have an interesting round of questions together and help to add some value to your work.

[Translation]

First of all, allow me to briefly introduce our organization. The National Airlines Council of Canada is the corporate association representing the largest domestic and international passenger airlines in Canada, i.e. Air Canada, WestJet, Air Transat and Jazz Air.

The NACC promotes safe, environmentally responsible and competitive air travel for Canadians. Together, our member airlines carried in excess of 48 million passengers and directly employed close to 40,000 people in 2009. Overall revenue for the four carriers combined exceeded 14 billion dollars and their overall contribution to the economy has been assessed at 19.6 billion dollars.

Taking into account externalities and spin-off activities, we calculate that our members' business activities support paying jobs for over 85,000 Canadians from one end of the country to the

[Français]

Le président : Bonjour. Nous en sommes à la quatrième réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans le cadre de notre étude du secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi.

Nous recevons, ce matin, des témoins représentant le Conseil national des lignes aériennes du Canada.

[Traduction]

Nous accueillons, du CNLA, George Petsikas, président, Laura Logan, présidente du sous-comité de la sécurité et de la facilitation, et Lorne Mackenzie, présidente du sous-comité du service et de l'accessibilité.

George Petsikas, président, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Merci. Nous apprécions énormément votre invitation. Une petite remarque, pour commencer, monsieur le président : vous avez dit que je représente l'ATAC, or, l'ATAC est un autre organisme. Nous sommes une nouvelle organisation dont je vais un peu vous parler. Je crois savoir que vous allez accueillir des gens de l'ATAC cette semaine. John McKenna, le président de l'Association du transport aérien du Canada, m'en voudrait beaucoup si je confirmais que je représente l'ATAC.

Le président : Désolé pour cette erreur, je viens de lire la présentation de mercredi soir.

M. Petsikas : Nous ne vous en tiendrons pas rigueur.

Comme vous pouvez l'imaginer, l'avenir du transport aérien au Canada intéresse beaucoup nos membres. Nous sommes heureux d'être ici. Je suis accompagné de Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation au Conseil national des lignes aériennes du Canada, et de Lorne Mackenzie, présidente du Sous-comité du service et de l'accessibilité de notre association. Elles sont toutes deux reconnues par leurs pairs comme étant de grandes expertes dans leurs domaines respectifs qui appartiennent à l'univers des lignes aériennes au Canada. J'espère que nous aurons une intéressante séance de questions qui contribuera à faire valoir notre travail.

[Français]

J'aimerais d'abord vous faire une brève présentation de notre organisme. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada est l'association corporative qui représente les plus grands transporteurs aériens nationaux et internationaux de passagers au Canada, soit Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz Air.

Le CNLA favorise la prestation aux Canadiens de voyages aériens sûrs, écologiquement responsables et concurrentiels. Ensemble, nos sociétés membres ont transporté plus de 48 millions de passagers et employé directement près de 40 000 personnes en 2009. Le total des recettes de ces quatre transporteurs a dépassé 14 milliards de dollars et l'impact de leur production économique totale a été évalué à 19,6 milliards de dollars.

En tenant compte des effets externes et des impacts secondaires, nous estimons que les activités de nos membres procurent des emplois lucratifs à plus de 85 000 Canadiens d'un

other. Our role as the pivotal airlines of the Canadian domestic and international air travel network makes us drivers of domestic trade and economic activity as well as key stakeholders in the multi-billion dollar travel and tourism industry.

[English]

I would like to touch on four key challenges and issues facing our industry, as well as underline what we believe to be the necessary way forward in terms of possible solutions.

The first long-standing challenge is the current tax policy framework applicable to the industry. For many years, we have advocated for a comprehensive review of direct and indirect taxes, fees and charges imposed by various levels of government on our operations, and most notably on our passengers. These include airport ground rents, excise taxes on aviation fuel and the Air Travellers Security Charge. At this point, I would like to refer you to the analysis of this issue prepared for the NACC by Professor Fred Lazar, who is a well-known and respected economist at York University. A copy of this report has been provided to the committee. While I will not go through the findings in detail at this time, I invite you to review this comprehensive study at your convenience. I will take a few moments to emphasize some of its key points.

First, the federal government has pulled out almost \$7 billion in the form of the aforementioned taxes and charges from our industry and our passengers over the last decade. However, unlike most other modes of transport, we pay completely for our infrastructure — airports, air traffic control services, security for pre-screening, et cetera. The question is why do we have this form of double taxation on a sector that pays its own way without taxpayer money and actively supports and helps create economic growth and tens of thousands of jobs? The established economic theory is clear: Where you have a sector producing such externalities or catalytic effects, taxation is the wrong policy and simply exacerbates the structural cost burden for industry. Moreover, the government's user pay policy applicable to critical aviation infrastructure is almost two decades old and has never been actively reviewed with respect to its impact on our sector's competitiveness and its continued ability to support overall economic growth. As we have demonstrated, the air transport system creates enormous value not only for its direct users but also for the economy and our society as a whole. Consequently, let us start talking about recovering costs from all those who benefit from such added value, not just from a specific subset in this regard, namely the user. Such a policy, in our view, is long overdue.

océan à l'autre. En outre, en tant que société aérienne représentant l'assise du réseau de services aériens intérieur et international du Canada, nous sommes des catalyseurs de l'activité économique nationale et du commerce ainsi que des intervenants clés de l'industrie du voyage et du tourisme, dont la valeur s'élève à plusieurs milliards de dollars.

[Traduction]

Je me propose de vous parler de quatre grands défis et problèmes auxquels notre industrie est confrontée et je vous entretiendrai des solutions possibles que nous estimons nécessaires.

Le premier grand défi est celui de l'actuel cadre fiscal appliqué à l'industrie. Pendant des années, nous avons réclamé un examen complet des taxes directes et indirectes, des redevances et des droits imposés par les divers ordres de gouvernement sur nos opérations, principalement sur nos passagers. Je mentionnerai à cet égard le loyer des aéroports, les taxes d'accise sur le carburant aviation et les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Permettez-moi de vous renvoyer à l'analyse que le professeur Fred Lazar, économiste bien connu et respecté de l'Université York, a effectué sur cette question pour le compte du CNLA. Nous avons fait remettre un exemplaire de son rapport au comité. Je n'entrerai pas dans le détail de ses constats pour l'instant, mais je vous invite à lire, quand vous en aurez le loisir, cette étude très complète. Je vais cependant passer un peu de temps sur quelques-uns de ses principaux aspects.

Premièrement, dans les 10 dernières années, le gouvernement fédéral a encaissé près de 7 milliards de dollars en taxes et redevances dont je viens de parler, sur le dos de notre industrie et de nos passagers. Toutefois, contrairement à de nombreux autres modes de transport, nous assumons entièrement le coût de nos infrastructures — qu'il s'agisse des aéroports, des services du contrôle de la circulation aérienne, de la sécurité avant l'embarquement ou autres. La question qui se pose est donc de savoir pourquoi nous sommes soumis à une double taxation, nous qui assumons l'ensemble de nos coûts sans puiser dans les coffres de l'État, qui contribuons énergiquement à la croissance économique et au maintien de dizaines de milliers d'emplois. Une théorie économique indéniable veut qu'en présence d'un tel secteur, qui produit ce genre d'externalités ou d'effets catalytiques, l'imposition et la taxation constituent des mesures inappropriées, car elles ne font qu'exacerber les coûts structurels pesant sur l'industrie. Qui plus est, la politique gouvernementale de facturation des utilisateurs, appliquée à des infrastructures essentielles pour l'aviation, a près de 20 ans et elle n'a jamais été véritablement revue quant à ses répercussions sur la compétitivité de notre secteur et sur sa capacité à continuer d'appuyer la croissance économique en général. Comme nous l'avons établi, le système de transport aérien représente une énorme valeur ajoutée, non seulement pour ses usagers directs, mais aussi sur les plans économique et social en général. Cela étant posé, nous allons un peu parler de l'idée de récupérer une partie de nos coûts auprès de tous ceux qui bénéficient de notre valeur ajoutée, c'est-à-dire pas uniquement du sous-groupe des usagers. Nous estimons qu'une telle politique aurait dû être adoptée il y a longtemps déjà.

[Translation]

Second, we are of course acutely aware of the fiscal challenges currently facing our country. However, I think we should ask ourselves whether the short-term revenue gains these charges generate for Government will lead to more significant costs in terms of lost opportunities for improved long-term economic growth and international competitiveness. Professor Lazar believes that eliminating these costs has the potential to boost our industry's economic production by between 869 million and 3.3 billion dollars and to increase annual passenger loads by 2.1 to 2.7 million.

The Professor states clearly — and I quote:

... Changing the policy course from the current one where the air transport industry is viewed strictly from a fiscal position, to one where it is recognized as a key contributor to productivity growth requires cutting the costs faced by this industry.

[English]

Third, it is all about competitiveness. We do not want handouts, and we do not want subsidies. We just want to be able to compete on a global basis within a fiscal policy framework that supports our efforts at innovation and growth. The same goes for our airport colleagues who, in many cases, must deal with U.S. competitors. Those U.S. competitors are highly subsidized by local governments and operate from a far more advantageous input tax policy platform.

Our second issue is aviation security. As we all know, the world has changed since 9/11, and we are all well aware that without leading edge security systems and procedures, we will not be able to stay ahead of threats to national security and maintain the most secure travel network possible.

While we at the NACC continue to work actively with government in this regard, it is important to recall that we are businesses and that we are serving customers. Consequently, it is essential that frontline stakeholders such as the government, CATSA, airlines and airports are able to communicate and meaning any consult with each other on the challenges facing the effective and efficient delivery of screening services. Airlines that operate around the world, such as the NACC's member carriers, know a few things about best practices in this field. It is important that the government and CATSA work with us to add value to our efforts in this respect. Moreover, we are eager to engage in such initiatives and support such initiatives as trusted traveller, advance technologies and behavioural threat assessments.

[Français]

Deuxièmement, nous sommes certes très conscients des défis financiers auxquels notre pays doit actuellement faire face. Il est néanmoins nécessaire de se demander si les gains à court terme au chapitre des recettes gouvernementales résultant des prélèvements que nous venons de mentionner, ne résultent pas en des coûts plus importants au chapitre des occasions perdues d'amélioration à long terme de la croissance économique et de notre compétitivité mondiale. Selon le professeur Lazar, la suppression de ces coûts pourrait se traduire par une hausse de la production économique de notre industrie oscillant entre 869 millions et 3,3 milliards de dollars, ainsi que par une augmentation annuelle de 2,1 à 2,7 millions de passagers.

Le chercheur affirme en effet sans équivoque que — et je cite :

[...] changer le cours actuel des politiques, dans le cadre desquelles on aborde cette industrie que dans une optique strictement fiscale, pour faire en sorte qu'elle soit reconnue comme un facteur clé de croissance de la productivité exigera qu'on réduise les coûts qu'elle doit assumer.

[traduction]

Troisièmement, parlons compétitivité. Nous ne réclamons pas de cadeaux et nous ne voulons pas de subventions. Nous voulons simplement être en mesure de faire concurrence aux autres transporteurs internationaux en fonction d'un cadre fiscal qui nous soutienne dans les efforts que nous déployons en matière d'innovation et de croissance. C'est la même chose pour nos collègues des aéroports qui, dans bien des cas, doivent faire face à une concurrence américaine soutenue par les gouvernements locaux à coups de subventions et qui bénéficie d'un cadre fiscal beaucoup plus avantageux sur le plan des intrants.

Notre deuxième problème est celui de la sûreté des transports aériens. Comme vous le savez, le monde a changé depuis le 11 septembre 2011 et nous sommes tous fort conscients que, sans des systèmes et des procédures de sûreté de pointe, nous ne parviendrons pas à déjouer les menaces qui pèsent sur la sûreté nationale ni à maintenir en état le réseau de transport le plus sûr qui soit.

Même si le CNLA continue de travailler activement avec le gouvernement à cet égard, il ne faut pas oublier que nous représentons des entreprises privées et que nous sommes au service de nos clients. Il est par conséquent essentiel que les principaux acteurs du milieu, comme le gouvernement, l'ACSTA, les compagnies aériennes et les aéroports puissent communiquer entre eux et tenir de véritables consultations au sujet des défis associés à la prestation de services de contrôle à l'accès se voulant efficaces et efficaces. Les compagnies aériennes présentes dans le monde entier, comme les transporteurs membres du CNLA, ont tout de même une petite idée des pratiques exemplaires à respecter dans ce domaine. Il importe que le gouvernement et l'ACSTA collaborent avec nous pour que nos efforts sur ce plan portent davantage. De plus, nous avons hâte d'entreprendre de telles

Our third issue is passenger rights. There has been considerable legislative activity on this issue in the EU and the U.S. as well as an attempt through a private member's bill earlier this year to establish a similar framework in Canada. Bill C-310 was defeated not because it attempted to establish a compensation framework for passengers when travel does not always go as planned. It was defeated because it fundamentally misunderstood how the air transport system worked. It sought to blame airlines for circumstances under third party control and it imposed financial penalties indiscriminately, even when the carrier was simply trying to ensure the safe operation of the flight. While we would rather spend our time discussing how to improve the system in order to enhance the overall customer experience, we nevertheless understand that this issue may remain part of public policy debate going forward, in which case the NACC will be a full and willing partner for discussion, provided that three important principles are respected. First, efforts at ensuring maximum safety must not be subject to penalty. Second, compensation amounts must be proportional to price paid. Third, airlines must not be held responsible for the acts of others or for situations that are clearly beyond their control, commonly known as acts of God or force majeure.

[Translation]

The last issue, but certainly not the least important, I would like to deal with is the environment. Providing long-term growth and prosperity in such a way as to protect the environment is perhaps the most significant challenge facing our industry. Climate change, and more specifically, the role of airlines in generating greenhouse gas emissions have been at the heart of both the popular debate, and in some cases, of government policy development. I will not go through all the issues of the debate but I would like to leave you with a few thoughts.

Firstly, the environmental policy development process as it relates to the airline industry must be based on fact. Poorly thought out, unrealistic or inappropriate policies or targets could have disastrous consequences for the long-term viability of our industry. A whole range of false information has been put out about the contribution of the airline industry to global warming. From the very outset, the industry has recognized that improvements can be made to counter these bogus arguments. Rhetoric aside, one thing is clear. In response to resolutions at the recent annual general meeting of the International Civil Aviation

initiatives et d'appuyer, par exemple, le Programme pour les voyageurs dignes de confiance, le projet des technologies de pointe et les évaluations du risque d'ordre comportemental.

Notre troisième problème touche aux droits des passagers qui ont fait l'objet d'une intense activité sur le plan législatif en Europe et aux États-Unis, et même chez nous sous la forme d'un projet de loi d'initiative privée déposé plus tôt cette année qui visait à instaurer un cadre semblable au Canada. Le projet de loi C-310 a été rejeté non pas parce qu'il visait à instaurer un cadre de dédommagement de passagers n'ayant pas pu voyager dans les conditions prévues, mais surtout parce qu'il ne tenait pas compte de la façon dont fonctionne le système de transport aérien. Il visait à blâmer les compagnies aériennes pour des situations attribuables à des tiers et aurait imposé des sanctions financières sans discernement, même aux transporteurs essayant simplement de garantir la sécurité de ses vols. Nous préférierions passer notre temps à étudier des façons d'améliorer le système pour que l'expérience des voyages aériens soit généralement plus positive, mais nous sommes conscients que cette question va sans doute demeurer l'un des thèmes du débat politique, auquel cas le CNLA entend pleinement participer à la discussion à condition qu'on respecte trois principes fondamentaux. D'abord, toutes les tentatives déployées par les compagnies aériennes pour garantir une sécurité maximale ne doivent pas faire l'objet de sanctions. Deuxièmement, les dédommagements doivent être proportionnels aux montants payés pour les services. Troisièmement, il ne faut pas tenir les compagnies aériennes responsables des actes commis par d'autres ou de situations qui, de toute évidence, sont indépendantes de leur volonté, soit les fameux cas de force majeure.

[Français]

Le dernier enjeu que j'aborderai, et qui n'est certainement pas le moindre, est celui de l'environnement. La possibilité de croître et de prospérer de façon conforme à long terme à l'objectif de préserver la qualité de notre environnement est peut-être le plus grand défi de notre industrie. Les changements climatiques, en particulier, et le rôle que jouent les transporteurs aériens au chapitre des émissions de gaz à effet de serre ont été en grande partie au centre du débat populaire et, dans certains cas, d'un processus actif d'élaboration de politiques de la part des gouvernements. Je ne passerai pas en revue tous les enjeux qui s'y rapportent, mais j'aimerais simplement formuler quelques réflexions.

Premièrement, le processus d'élaboration des politiques environnementales touchant l'aviation doit être fondé sur des faits. Des politiques ou des cibles mal éclairées, mal avisées ou irréalistes peuvent en effet avoir des répercussions désastreuses à long terme sur la viabilité de notre industrie. Une pléthore d'informations erronées a circulé au sujet de la contribution de l'aviation au réchauffement climatique, et l'industrie reconnaît d'emblée qu'elle peut apporter des améliorations en vue de les contrer. Lorsqu'on va au-delà de la rhétorique, un fait ressort : à la suite des résolutions de la récente Assemblée générale de

Organization in Montreal, the airline industry is currently the first and only sector to have agreed specific targets for the stabilisation and eventual reduction of CO₂ emissions.

[English]

The NACC's member airlines have been world leaders in their proactive efforts to reduce their GHG emissions. They are committed to working actively to mitigate the overall impacts of air travel on the environment through fuel efficiency improvements, emissions reductions and noise abatement.

We took the initiative in 2005, through our former association, to conclude the world's first voluntary agreement with government to reduce the growth of GHG emissions both domestically and internationally. The NACC's member airlines have consistently exceeded their reduction targets under this agreement by a wide margin and have realized an overall improvement of 28.6 per cent from the established baseline of 1990 GHG levels for the industry. We are not asleep at the switch on this issue.

Finally, while we support Canada's efforts for a global sector approach toward the establishment of a policy framework for international aviation, we would point out that any domestic framework needs to consider the absolutely critical role that Canada's air transport system plays in ensuring that all parts and regions of this vast nation stay connected. Furthermore, any potential approach based on harmonization with the U.S. must bear in mind the considerable investments in fleet renewal and resulting improvement in operating efficiencies made by Canadian industry thus far vis-à-vis their U.S. counterparts.

My colleagues and I would be pleased to take your questions.

Senator Cochrane: Thank you for coming. We are glad to have you, especially as it pertains to the airlines, because this is a contentious issue with everyone.

Last month the Government of British Columbia made a commitment to eliminate the provincial aviation fuel tax. What impact do you expect this will have on the air transportation sector in British Columbia? Is this something that other provinces and territories could do? What action would you like the provinces and territories to take to make air transportation more affordable? What action would you like the federal government to take? What are the priority airports and areas on this issue?

Mr. Petsikas: I will start with the provincial fuel tax in British Columbia. You are quite correct that B.C. chose to eliminate their fuel taxes on aviation about a month and a half ago. This was subject to what I believe to have been an excellent coming

l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal, l'aviation est maintenant le premier et le seul secteur mondial, jusqu'à maintenant, à avoir convenu d'objectifs précis de stabilisation et de réduction éventuelle de ses émissions de CO₂.

[Traduction]

Les compagnies aériennes membres du CNLA sont des chefs de file, à l'échelle internationale, en matière d'efforts proactifs destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les GES. Elles sont déterminées à trouver des solutions pour atténuer l'impact global des déplacements aériens sur l'environnement en apportant des améliorations à l'efficacité des carburants, en réduisant les émissions et en atténuant le bruit.

En 2005, alors que nous faisons partie de notre ancienne association, nous avons conclu, avec notre gouvernement, le tout premier accord volontaire au monde en vue de réduire le rythme d'augmentation des GES à cause de nos opérations au Canada et à l'étranger. Les compagnies aériennes membres de notre conseil ont systématiquement, et de loin, dépassé les cibles prévues dans cet accord, au point de réduire leurs émissions totales de GES de 28,6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 retenus comme référence pour notre industrie. Nous n'avons pas chômé.

Enfin, nous appuyons les efforts que le Canada déploie à l'appui d'une approche sectorielle d'envergure internationale en ce qui concerne l'adoption d'un cadre politique pour l'aviation internationale, mais nous nous devons de préciser que tout cadre de politique intérieure devra tenir compte du rôle absolument fondamental que joue le système de transport aérien canadien grâce à qui toutes les parties et toutes les régions de notre vaste pays demeurent interconnectées. De plus, toute approche qui s'articulerait autour du principe d'harmonisation avec les États-Unis devra tenir compte des investissements considérables réalisés par l'industrie canadienne afin de renouveler sa flotte, ainsi que des améliorations qui en ont découlé sur le plan de l'efficacité des opérations, et cela par rapport à nos concurrents américains.

Mes collaboratrices et moi serons heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Cochrane : Merci de vous être déplacés. Nous sommes heureux de vous avoir ici, d'autant que vous représentez les compagnies aériennes, car il s'agit d'une question à forte charge contentieuse pour tout le monde.

Le mois dernier, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est engagé à éliminer la taxe provinciale sur les carburants aviation. Selon vous, quelles répercussions cette mesure pourrait-elle avoir sur le secteur des transports aériens dans cette province? D'autres provinces et les territoires devraient-ils imiter la Colombie-Britannique? Quelles mesures souhaiteriez-vous voir adoptées par les provinces et les territoires pour que les transports aériens soient plus abordables? Quelles mesures souhaiteriez-vous que le gouvernement prenne? Quelles sont les régions et quels sont les secteurs prioritaires à cet égard?

M. Petsikas : Je commencerai par vous parler de la situation de la taxe provinciale sur les carburants en Colombie-Britannique. Vous avez tout à fait raison, la province a décidé d'éliminer ses taxes sur les carburants aviation il y a environ un mois et demi.

together of all stakeholders involved in the process — government, industry, airports and the community — asking themselves what they needed to do to stay competitive in their region. We know that Vancouver International Airport, specifically, which is the driver in this process, has dealt with considerable competition from airports south of the border such as Bellingham and Seattle. There was a huge reaction when cruise ships began to pull out of Vancouver because it was felt that the Vancouver airport did not have a competitive cost structure. Clearly this was very sensitive. Vancouver quite rightly sees itself as a major Asia-Pacific gateway. We at the NACC airlines fully support Vancouver's effort to become a great player in that important trans-Pacific market, and we vigorously applauded when the British Columbia government understood that by removing this tax the airport would be more competitive versus its rivals south of the border.

Other provinces could look at this model. For example, Ontario continues to maintain similar types of fuel excise taxes on aviation. Last year, I wrote to Mr. Duncan and some of his counterparts. We met with them and indicated to them that this tax was putting Ontario airports at a severe competitive disadvantage. Toronto is facing a great deal of competition from Buffalo and big hub airports such as Detroit, Minneapolis and Chicago. Unfortunately, the uptake was not what we had hoped. I think there is a focus on trying to come to the table with more of a business case, i.e., if you cut the tax on the front end for the Ontario taxpayer in terms of revenue what does he or she get on the back end in terms of benefits. That is not an unreasonable approach. In fact, that is what we attempted to do with our report prepared by Professor Fred Lazar at the federal level, which I can provide to you.

Ontario is obviously looking at the same issues as British Columbia in terms of cross-border traffic bleed, and they are not acting and have certainly not indicated to us that they are prepared to act, following B.C.'s initiative. We think that is unfortunate, because it is a clear win. There will obviously be more services. I invite you to ask the major carriers directly involved at Vancouver what they would like to do now in terms of new services. I believe Air Canada announced new trans-Pacific services shortly after the tax was announced. That is the good thing that you will see coming from that, and we strongly encourage Ontario to do the same thing.

On doit cette mesure au regroupement, par ailleurs fort souhaitable, de tous les intervenants, c'est-à-dire du gouvernement, de l'industrie, des aéroports et de la collectivité qui se sont demandé ce qu'il fallait faire pour demeurer concurrentiels dans cette région. Nous savons que l'Aéroport international de Vancouver, qui est la locomotive du développement régional, a dû composer avec une concurrence considérable exercée par des aéroports au sud de la frontière, comme ceux de Bellingham et de Seattle. Quand les navires de croisière ont commencé à se retirer de Vancouver parce que les armateurs estimaient que l'aéroport international ne présentait pas une structure de coûts concurrentielle, la réaction n'a pas tardé. De toute évidence, on venait de frapper une corde sensible parce que Vancouver se considère, à juste titre, comme l'une des principales passerelles vers l'Asie-Pacifique. Les compagnies aériennes membres du CNLA appuient entièrement Vancouver dans ses efforts en vue de devenir un joueur de premier plan sur cet important marché transpacifique et nous nous sommes réjouis que le gouvernement de la Colombie-Britannique ait compris le message et qu'il ait compris qu'en éliminant cette taxe sur les carburants aviation, l'aéroport serait plus compétitif face à ses rivaux de l'autre côté de la frontière.

D'autres provinces pourraient s'inspirer de ce modèle. L'Ontario, par exemple, maintient des taxes d'accise identiques sur les carburants aviation. L'année dernière, j'ai écrit à M. Duncan et à certains de ses homologues. Nous les avons rencontrés pour leur dire que cette taxe défavorisait très nettement les aéroports de l'Ontario sur le plan concurrentiel. Toronto fait face à une énorme concurrence de la part de Buffalo et des gros aéroports pivots comme Detroit, Minneapolis et Chicago. Malheureusement, nous n'avons pas obtenu les résultats espérés. Je pense qu'il faut présenter à la table un raisonnement s'apparentant davantage à une analyse de rentabilisation qui viserait à déterminer ce que le contribuable ontarien récupérerait sous la forme de divers avantages grâce à une réduction de la taxe sur les carburants. Ce n'est pas une démarche déraisonnable. D'ailleurs, c'est ce que nous avons essayé de faire à l'échelon fédéral grâce au rapport que nous avons commandé au professeur Fred Lazar et dont je vous remettrai un exemplaire.

Il est évident que l'Ontario est aux prises avec les mêmes problèmes que la Colombie-Britannique en ce qui concerne le déplacement du trafic de l'autre côté de la frontière, mais que la province n'agit pas, puisqu'elle ne nous a pas indiqué qu'elle était prête à faire quelque chose dans le sens de l'initiative britannico-colombienne. Nous jugeons cela regrettable parce que c'est une formule gagnante qui se traduit par une augmentation du nombre de services offerts. Je vous invite d'ailleurs à demander directement aux grands transporteurs présents à Vancouver le genre de services qu'ils aimeraient ajouter. Tout de suite après l'annonce de l'élimination de la taxe, je crois savoir qu'Air Canada a indiqué son intention d'offrir de nouvelles liaisons transpacifiques. Voilà le genre de choses intéressantes qui vont découler d'une telle décision et j'encourage fortement l'Ontario à faire la même chose.

Senator Cochrane: Is there a role for provincial and local governments in the provision of services to small and remote communities? Are consumers in small and remote communities entitled to some form of government assistance? Is monopoly carriage inevitable on such routes?

Mr. Petsikas: In response to your last question, no, I certainly hope monopoly carriage is not inevitable. These markets are, by definition, contestable. There are no barriers to entry as we had back in the good old days of regulation.

The challenges one has, as usual, is one has markets with thin volume structures in terms of how much capacity they can support in some situations. We have markets where we still have many of the same issues that we raised in our report by Professor Lazar in terms of the structural costs of doing business at some of these airports.

Is there a role for local and municipal governments to deal with those issues in order to attract carriers to them? I certainly think so. I think they can work with their local airport authority to create incentive programs, for example, joint marketing programs to come visit their region. They can partner with the airports in that respect, whatever airports have already done with respect to perhaps temporary incentives on landing fees for new entrants starting new services. We are already looking at these items in the larger airports in Canada. In fact, Pearson does that already, out of Toronto.

Those best practices can certainly be looked at in the context of smaller, more regional airports. I definitely hope we do not have to look at institutionalized monopolies on these routes, absolutely not.

Senator Mercer: Thank you, witnesses, for being here today. I have quite a few questions. One of the problems with this study is that those of us around the table are also frequent flyers. We sometimes see the good side of travelling, but we also see the bad side. We sometimes tend to concentrate on the bad.

Under aviation security, one of the systems being used for travel into the United States is the NEXUS system where one has pre-approval and it speeds up the process. Many people are reluctant to use it because of where the data is stored, which is in the United States and not in Canada.

Has the council given some thought to how we might be able to find an adaptation of that system for domestic travel in Canada? Could we develop a similar system for frequent flyers who stand in line and who know how to move through security quickly and to obey all the rules, of course? It would probably speed up the process if there was a system similar to NEXUS that would work with domestic travellers.

Le sénateur Cochrane : Les gouvernements provinciaux et les administrations locales ont-ils un rôle dans la prestation de services aux petites collectivités et aux collectivités éloignées? Les consommateurs de ces collectivités peuvent-ils prétendre à une assistance gouvernementale? Les situations de monopole sont-elles inévitables sur de telles routes?

M. Petsikas : Je commencerai par répondre à votre dernière question en vous disant que non, le monopole dans le transport n'est certainement pas inévitable, du moins je l'espère. Par définition, tous ces marchés sont ouverts à la concurrence. Il n'y a plus, comme dans le bon vieux temps d'un système réglementé, de barrières à l'entrée.

Les défis classiques tiennent au fait qu'il s'agit de petits marchés et que, dans certains cas, il ne faut pas faire d'erreur dans les moyens à déployer pour les desservir. Pour certains d'entre eux, on constate exactement les mêmes problèmes que ceux soulevés dans le rapport du professeur Lazar sur le plan des coûts structurels associés à la desserte de ces aéroports.

Les administrations municipales et locales ont-elles un rôle à jouer pour attirer des transporteurs à elles? Je le pense. Je crois qu'elles peuvent travailler en collaboration avec les autorités aéroportuaires locales pour mettre en œuvre des programmes d'incitation comme, par exemple, des programmes de commercialisation conjoints afin d'attirer les touristes dans la région. Elles peuvent aussi s'associer avec les aéroports pour faire la même chose, que les aéroports aient déjà ou non adopté des programmes d'incitation consistant à réduire les taxes d'atterrissage pour les nouveaux arrivants offrant de nouveaux services. C'est ce que nous étudions déjà dans les plus gros aéroports au pays et l'Aéroport Pearson à Toronto en est déjà là.

On pourrait certainement envisager d'appliquer ces pratiques exemplaires à des aéroports régionaux plus petits. J'espère que nous n'aurons pas à envisager d'institutionnaliser des monopoles dans leurs cas.

Le sénateur Mercer : Merci aux témoins de s'être déplacés. J'ai pas mal de questions. L'un des problèmes que présente l'étude, c'est que les gens que vous voyez autour de cette table sont de grands voyageurs. Nous voyons parfois le bon côté des déplacements, mais aussi le mauvais. Il nous arrive même de ne voir que le mauvais.

S'agissant de la sûreté des transports aériens, l'un des systèmes utilisés aux États-Unis s'appelle NEXUS; il permet de préautoriser les voyageurs et d'accélérer le processus. Beaucoup de Canadiens hésitent à l'utiliser parce que les données ne sont pas entreposées au Canada, mais aux États-Unis.

Le conseil a-t-il envisagé une façon d'adapter ce système aux déplacements intérieurs au Canada? Nous pourrions nous doter d'un système semblable pour les grands voyageurs qui doivent faire la queue avec tout le monde, mais qui savent comment passer rapidement par les points de contrôle tout en respectant les règles imposées, bien sûr. Si nous appliquions aux voyageurs nationaux un système semblable à NEXUS, nous pourrions sans doute accélérer le processus.

Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee, National Airlines Council of Canada: Thank you for that question and for the opportunity to appear here this morning.

Yes, we definitely have ongoing discussions with the Canadian Air Transport Security Authority to try to optimize the CATSA experience for all of our passengers. One of the things they are looking at and have implemented within Toronto, Montreal and Ottawa on domestic travel is using the NEXUS card because you have information about the people; they are not unknown quantities. We can determine that those people are lower risk because they have passed certain checks within the NEXUS system that allow a more fluid and rapid processing through the customs formalities.

CATSA has accepted to work with that to allow a more fluid flow through the screening facilities. By definition, the people who get these cards are people who travel more often, they are familiar with the process and know how to divest properly and make things work. That process and product is in place in Montreal, Toronto and Ottawa. We are working with them to look at expansion to other airports.

The problem that we have with the expansion at this point is that the other screening points, in many of the other airports, are common between domestic travel and international travel. Transport Canada is in discussions with international governments to ensure that they do not have any concerns about differentiating the level of screening and the type of processing.

Separately from the NEXUS program, many airlines have priority lanes to recognize frequent flyers and others so that they can go through the process more quickly. You do know what you are doing and how to divest and move. Those processes are in place.

For everybody else, we are working with CATSA on an ongoing basis to address their throughput and productivity issues and find better ways to make all the other screening lines work better.

We have statistics from other countries, such as the BAA airports in Britain, including Heathrow. They are getting about 200 to 250 passengers per hour through a screening point. Frankfurt is up around 250 passengers at the current time, and they are aiming to go to about 350 passengers per hour. They are using basically the same technologies, but there are differences in the way the procedures and processes work. CATSA is currently averaging about 80 passengers per hour. There is a lot we can do in terms of procedural work in order to improve the efficiency,

Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Merci pour votre question et votre invitation.

Nous avons effectivement des discussions régulières avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin d'améliorer les conditions dans lesquelles nos passagers sont pris en compte par le système de l'ACSTA. Il est notamment envisagé de mettre en place à Toronto, à Montréal et à Ottawa, dans le cas des déplacements intérieurs, une carte NEXUS comportant tous les renseignements nécessaires sur les voyageurs; il ne s'agit pas de quantités inconnues. Nous pouvons déterminer ceux d'entre eux qui présentent le moins de risques parce qu'ils ont subi certains contrôles grâce à NEXUS qui permet dès lors d'accélérer les formalités douanières et de rendre plus fluide le passage aux points de contrôle.

L'ACSTA a accepté de travailler en utilisant de telles cartes afin de favoriser la fluidité aux points de contrôle. Par définition, les détenteurs de telles cartes sont de grands voyageurs qui connaissent bien la procédure et qui savent de quoi il faut se départir pour franchir les barrières électroniques et faire en sorte que les choses fonctionnent. De telles pratiques sont déjà en vigueur à Montréal, à Toronto et à Ottawa et nous collaborons avec l'ACSTA en vue d'étendre le système à d'autres aéroports.

La difficulté que nous éprouvons pour y parvenir, c'est que dans de nombreux autres aéroports, les points de contrôle sont les mêmes pour les voyageurs des vols intérieurs et des vols internationaux. Transports Canada est en discussion avec les gouvernements internationaux pour s'assurer qu'ils ne voient pas de problèmes à ce qu'on traite différemment ces deux flux de voyageurs, quant au type de contrôle à exercer.

En marge du programme NEXUS, de nombreuses compagnies aériennes proposent des lignes d'enregistrement prioritaires à leurs grands voyageurs et à d'autres catégories de clients afin de leur permettre de s'acquitter plus rapidement des formalités d'embarquement. Vous, vous savez ce que vous devez faire dans de telles circonstances, de quels effets personnels vous devez vous départir et comment vous devez vous déplacer. Toutes ces procédures sont en place.

Pour tous les autres aéroports, nous collaborons régulièrement avec l'ACSTA pour essayer de régler les problèmes de fluidité et de productivité, et de trouver de meilleures procédures pour accélérer le passage à tous les autres points de contrôle.

Nous disposons de statistiques concernant d'autres pays, comme les aéroports de l'ABA en Grande-Bretagne. À Heathrow, par exemple, 200 à 250 passagers par heure franchissent les points de contrôle. À Francfort, on en est à près de 250 passagers pour l'instant et l'autorité aéroportuaire envisage d'atteindre 350 passagers par heure. Ces aéroports utilisent essentiellement les mêmes technologies que nous, mais ce sont leurs procédures et leurs processus qui diffèrent. L'ACSTA enregistre actuellement une moyenne d'environ 80 passagers par

and we are actively involved with them to try to address that issue.

Senator Mercer: You did not address the issue of NEXUS with respect to where the data is stored on the individuals and the pre-clearance aspect of it. That is all very good, but many Canadians are not anxious for that data to be stored in the United States. They would rather it be stored with some agency here in Canada.

Ms. Logan: I fully understand and share those concerns. The issue with NEXUS is that it is a joint program between the Canadian and American government, and so the data is accessible to both countries. The way that CBSA and the U.S. Custom and Border Protection have chosen to set it up would include data storage being done in the U.S.

That is beyond the control of the airlines. We understand that makes all your data subject to the Patriot Act, but it is a choice that the people knowingly take when they participate in the NEXUS program. It is clearly stated that it is a joint program and the information is available to the U.S. government.

Senator Mercer: You have raised the other issue, which is that what happens in your travel experience, from the time you get out of the taxi, car or bus, until you get off the plane and leave the airport. Many other people are involved in the process other than the airline people.

Ms. Logan: That is right.

Senator Mercer: Sometimes the airlines take the blame, but sometimes the airports take the blame for bad service from the airline. There is a need for us, as we go through the study, to differentiate. There needs to be an understanding that the responsibility of the airline starts before the door of the aircraft.

Ms. Logan: Absolutely.

Senator Mercer: It does not end when you depart the aircraft, it goes right up until the time you successfully claim your luggage and are on your way out of the airport.

Does this council also talk about the other problems that complicate your life by poor airport management in some cases, some poor design of airports in other cases? I did not hear, in your presentation, recommendations on that side.

I could spend the rest of the session talking about the inadequacies with the Macdonald-Cartier Airport in Ottawa. However, it would be better if we had experts in one aspect of it and have to interact with the airports on a much more professional basis than I do, giving us some ideas of perhaps

heure. Il y a beaucoup à faire pour améliorer les procédures afin de rehausser l'efficacité et nous travaillons en étroite collaboration avec cette association pour régler ce genre de problème.

Le sénateur Mercer : Vous n'avez pas répondu à ma question au sujet de NEXUS, de l'entreposage des données personnelles et de la question du prédédouanement. Tout cela semble très bien, mais beaucoup de Canadiens sont préoccupés par le fait que leurs données soient stockées aux États-Unis. Ils préféreraient qu'elles le soient ici, au Canada.

Mme Logan : Je comprends tout à fait et je partage d'ailleurs les mêmes préoccupations. Le problème dans le cas de NEXUS, c'est qu'il s'agit d'un programme conjoint entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis et que les données sont donc accessibles aux deux pays. L'ASFC et le Custom and Border Protection Service des États-Unis ont décidé que toutes ces données seraient stockées aux États-Unis.

Les compagnies aériennes n'y peuvent rien. Nous comprenons bien que, ce faisant, toutes les données sont sujettes aux dispositions du Patriot Act, mais c'est un choix que font en toute connaissance de cause les gens qui décident de participer au programme NEXUS. Il est clairement précisé qu'il s'agit d'un programme conjoint et que le gouvernement américain a accès aux données.

Le sénateur Mercer : Vous avez soulevé une autre question, celle de l'expérience globale du voyageur, du moment où il sort du taxi, de sa voiture ou d'un autocar, jusqu'au moment où il débarque de l'avion et sort de l'aéroport. Dans ce cas, bien d'autres joueurs que les compagnies aériennes interviennent dans le processus.

Mme Logan : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Il arrive que les compagnies aériennes soient blâmées, mais parfois, les aéroports peuvent être blâmés à cause du mauvais service offert par les transporteurs. Nous devons, dans le cadre de notre étude, faire la différence entre ces deux cas de figure. Il faut comprendre que la responsabilité de la compagnie aérienne commence avant l'embarquement.

Mme Logan : Absolument.

Le sénateur Mercer : Et qu'elle ne se termine pas au moment du débarquement, mais qu'elle se poursuit jusqu'à ce que le passager ait récupéré ses bagages et qu'il sorte de l'aéroport.

Votre conseil parle-t-il des autres problèmes qui vous compliquent la vie à cause, dans certains cas, de la façon dont l'aéroport est géré et, dans d'autres, de la façon dont il a été conçu? Dans votre exposé, je n'ai pas entendu de recommandations à cet égard.

Je pourrais passer le reste de la séance à vous parler des insuffisances de l'Aéroport Macdonald-Cartier d'Ottawa, mais je pense qu'il serait mieux que des experts de la question communiquent avec les aéroports d'une façon beaucoup plus professionnelle que je pourrais le faire afin de nous faire part de

not being specific to airports but in general helping us to understand what some of the problems are that you observe.

Mr. Petsikas: First, the National Airlines Council of Canada has an airport affairs committee, which deals with the issues you have just raised in terms of operations at airports, financial impact costs, et cetera. Many members of that committee also participate in the local ACCs, airline consultative committees, with the airport management and AOCs, airlines operational committees. These are standing committees at each airport, which the airlines and the airports sit on, where we discuss the common issues that you raised. For example, issues of throughput, passenger customer services, costs, capital development and investment.

The airlines are fully engaged in that process in terms of trying to work with the airport authorities to get the best product for the customer. The airlines are trying to get a price that we can afford as principle users. It is not always easy to square that circle, as you know. We have invested a lot of money in capital expenditures in airports over the last 10 years, which was needed to rebuild lacking infrastructure. As you have indicated, it is a daily grind in terms of trying to find common solutions to some of the challenges.

I can tell you the NACC and its airport fares experts are leading the challenge here in Canada. We work with our friends from IATA, the International Air Transport Association, which represents foreign airlines coming into Canada. Sometimes we will not always have the best solutions, and we have to realize that airport authorities, as they are structured, have the last word on many of the key issues. We live with that, and we work to the best of our ability within that structure.

Senator Mercer: Out of those committees that you work with at the airports, is there a set of suggestions that you have used across the board? Is there a best practices and worst practices list that you compare across the board? That would be useful for us.

Mr. Petsikas: I used to chair the ACC in Toronto. I was quite up to date on many of the issues that were being discussed around best practices and that sort of thing. You will find that because the airlines, per se, are mobile, by definition, our representatives will cover more than one airport. They will be exposed to potential best practices at another airport. That dynamic allows us to go around to the ACCs across the country, for example, and say Regina could look at what they are doing in Winnipeg, and that might make sense for them. We are able to bring that sort of mobile expertise, if you will, to the table at each airport precisely because we cover the country. We are all over the place, as opposed to an airport authority, which is focused on its own land and its own operation. I do not know if there are any lists per se

leurs idées, pas forcément en ce qui concerne spécifiquement les aéroports, mais de manière générale pour nous permettre de comprendre certains des problèmes que vous constatez.

M. Petsikas : Premièrement, le Conseil national des lignes aériennes du Canada a un comité des affaires portuaires qui s'intéresse aux questions d'exploitation des aéroports, d'impacts financiers et ainsi de suite. Plusieurs membres de ce comité siègent aussi aux CCCA, les comités consultatifs des compagnies aériennes, aux côtés de ceux qui gèrent les aéroports, de même qu'aux CTA, les comités des transporteurs aériens. Il s'agit de comités permanents qu'on trouve dans chaque aéroport, auxquels siègent à la fois des représentants de compagnies aériennes et des représentants des aéroports et où il est question des problèmes communs dont vous avez parlé. Par exemple, on y parle de débit aux points de contrôle, de services de douanes, de coûts et de dépenses en immobilisations.

Les compagnies aériennes participent pleinement à cet effort de collaboration avec les autorités aéroportuaires afin d'offrir le meilleur produit qui soit au consommateur. Elles s'efforcent d'obtenir un prix qu'elles peuvent s'offrir en qualité d'utilisateurs de principe. Ce n'est pas facile, parce que c'est un peu comme réaliser la quadrature du cercle. Nous avons investi énormément en dépenses d'immobilisations dans les aéroports au cours des 10 dernières années, dépenses qui étaient nécessaires pour combler le manque d'infrastructures. Comme vous l'avez dit, notre boulot au quotidien consiste à essayer de dégager des solutions communes à certains de ces problèmes.

Je vous garantis que le CNLA et ses experts en redevances aéroportuaires occupent l'avant-scène dans ce dossier au Canada. Nous travaillons avec nos amis de l'IATA, l'Association internationale du transport aérien qui représente les compagnies aériennes étrangères desservant le Canada. Nous ne parvenons pas toujours à trouver les meilleures solutions et il nous faut admettre que les autorités aéroportuaires, à la façon dont elles sont actuellement structurées, ont le dernier mot sur bien des choses. Nous devons vivre avec cette réalité et nous faisons de notre mieux compte tenu de la structure actuelle.

Le sénateur Mercer : Tous ces comités auxquels vous siégez aux côtés des aéroports ont-ils formulé des recommandations que vous avez généralement reprises? Existe-t-il une liste des pratiques exemplaires et des pratiques condamnables dont tout le monde se sert? Ce serait bien que nous l'ayons.

M. Petsikas : J'ai été président du CCCA à Toronto. J'étais assez au courant de la plupart des questions dont nous parlions à propos des pratiques exemplaires et de ce genre de choses. Comme les compagnies aériennes sont, par définition, mobiles, vous constaterez que nos représentants s'occupent de plus d'un aéroport. Ils sont forcément au contact d'autres pratiques exemplaires appliquées par d'autres aéroports. Ce genre de dynamique nous permet de faire le tour de tous les CCCA du Canada et d'inviter Regina, par exemple, à voir ce que fait Winnipeg et qui pourrait paraître logique pour la capitale de la Saskatchewan. Voilà le genre de connaissances, qu'on pourrait qualifier de « délocalisées », que nous apportons à la table des négociations à chaque aéroport parce que nous desservons

that are circulated around airports and airlines, but I do know that, generally, we will go and say, "If this is the challenge we are facing right now, let us see what happens around the world. Let us look at what happens in other airports in Canada and determine if we can make it work in a way that is cost beneficial for everyone."

Senator Housakos: Thank you for being here this morning. It has likely been 10 years since a parliamentary committee has studied the aviation industry. I want your perspective. Has the customer service improved over the last 20 years?

Mr. Petsikas: I believe we have made tremendous improvements in our ability to serve our travelling public. We have seen huge changes. Just over 20 years ago, Air Canada was a Crown corporation. It has transformed itself into a leading global network carrier, an anchor and a member of the Star Alliance. We have a world-class, low-cost carrier in the form of WestJet, which is among the top five LCCs in the world by revenue. Clearly, it has brought innovative new services to the scene here in Canada. We have the Transat A.T. group, which is in the top five of the world's largest integrated travel holiday companies, owner of Air Transat. There are many products out there in terms of leisure and international holiday travel. There are many more service options than 20 years ago.

Have the underlying policy framework and structural cost issues gotten better? The answer is no, they have gotten worse. As I said in my notes, we have done well, but we can do so much better if we start attacking some of the basic policy shortcomings that we believe exist in terms of how this industry is viewed essentially as a source of tax revenues as opposed to a facilitator of economic growth, productivity and competitiveness. We believe that is long overdue.

I mentioned before the user pay issue. We increased the security tax last February by 30 per cent to 50 per cent, depending on the sector. We said this is what it is and we have to finance this, and, by the way, the consumer will pay. It is a user fee. We are the only mode of transport that has to assume all our costs in that respect. I remind you that, in the United States, the TSA has almost 60 per cent of its budget for passenger screening at its airports provided by federal revenues. I am not saying necessarily that is what we have to do here, but I am pointing out that we have a serious disconnection in terms of what is going on in these critical infrastructure funding issues. We said 20 years ago, this is it and good luck to you, and we will check in on you occasionally and see how the industry is doing.

l'ensemble du pays. Nous sommes partout, à l'inverse des autorités aéroportuaires qui se concentrent sur leur emplacement et leurs opérations. J'ignore s'il existe des listes que s'échangent les aéroports et les compagnies aériennes, mais de façon générale, je sais que chaque fois que nous sommes aux prises avec une difficulté, nous examinons ce qui se passe ailleurs dans le monde. Nous allons voir ce que font d'autres aéroports au Canada et nous déterminons dans quelle mesure il est possible d'appliquer ces solutions à un coût intéressant pour tout le monde.

Le sénateur Housakos : Merci beaucoup de vous être déplacés ce matin. Cela fait une bonne dizaine d'années qu'un comité parlementaire ne s'est pas penché sur l'industrie du transport aérien. Je veux avoir votre point de vue. Le service à la clientèle s'est-il amélioré depuis 20 ans?

M. Petsikas : Je crois que nous avons considérablement amélioré notre capacité à servir le public voyageur. Nous avons constaté d'énormes changements. Il y a tout juste un peu plus de 20 ans, Air Canada était encore une société d'État. Depuis, elle est devenue l'un des principaux transporteurs dans le monde, membre du groupe Star Alliance dont elle est le point d'ancrage. Nous avons un transporteur à bas coût, de classe internationale, qui est WestJet. Cette compagnie fait partie des cinq premiers transporteurs à faibles coûts du monde selon le chiffre d'affaires. Force est de constater que WestJet a offert de nouveaux services novateurs ici, au Canada. Et puis, il y a le groupe Transat A.T., propriété d'Air Transat, qui fait partie des cinq plus grandes compagnies intégrées au monde — voyages aériens et formules voyage. Il existe de nombreux produits sur le marché, pour les déplacements de loisirs et de vacances à l'échelle internationale. Le choix est beaucoup plus vaste qu'il y a 20 ans.

Le cadre de politique sous-jacente et les coûts structurels ont-ils été améliorés? Eh bien non, et les choses ont même empiré. Comme je le disais dans mes remarques liminaires, nous nous en sommes assez bien sortis, mais nous pouvons faire davantage à condition de nous attaquer à certains des défauts fondamentaux de la politique fiscale, car notre industrie est essentiellement perçue comme une source de recettes fiscales plutôt que comme un moteur de la croissance économique, de la productivité et de la compétitivité. Il y a longtemps, selon nous, que nous aurions dû livrer ce combat.

J'ai parlé tout à l'heure de la question de la facturation aux utilisateurs. En février dernier, la taxe sur la sécurité est passée de 30 à 50 p. cent, selon le secteur concerné. Nous nous sommes alors dit que nous n'avions pas d'autre choix, qu'il allait falloir la financer et, soit dit en passant, c'est en fin de compte le consommateur qui paiera la taxe. C'est un droit d'utilisation. Nous sommes le seul mode de transport à avoir toujours assumé la totalité de ses coûts. Je vous rappelle qu'aux États-Unis, près de 60 p. 100 du budget de la TSA consacré au contrôle des passagers aux aéroports provient des recettes de l'État fédéral. Je ne dis pas que c'est forcément ce que nous devrions faire ici, mais je dois vous avouer que j'ai beaucoup de mal à comprendre ce qui se passe sur le plan du financement des infrastructures essentielles. Il y a 20 ans, on nous a dit « C'est comme ça, bonne chance et nous vérifierons de temps en temps comment se porte l'industrie ».

Senator Housakos: Please give us specific comparisons. Consider a traveller travelling from Chicago to Florida, going through two American airports, compared to someone flying from Montreal to Vancouver, going through two Canadian airports. Can you break down for us the percentage, dollar cost, to give us an idea of the difference to the traveller in terms of what that traveller is paying for in user fees? I heard, for example, that when someone walks into an airport and buys something in a store, a percentage of that sale goes back in terms of a transport tax.

Mr. Petsikas: Here in Canada?

Senator Housakos: Yes.

Mr. Petsikas: In one of the stores in the airport?

Senator Housakos: Yes.

Mr. Petsikas: Certainly, the merchant pays fees to the airport authorities. It is a percentage of their gross revenue.

Senator Housakos: If someone adds up all those fees and taxes, compared to an American airport, what would it be in dollar terms for a traveller?

Ms. Logan: I will let Mr. Petsikas answer about some of the other fees, but from a security fee perspective, the U.S. charges about \$2.50 per leg, with a maximum of two legs. It does not matter how far you go; it is \$5. For domestic passengers, within Canada, it is per leg no matter how many you have. It is just under \$9 for each domestic, \$17 for transporter legs and \$25 for international legs. That adds up quickly as a direct cost to the passengers, on top of all the taxes and the airport improvement fees.

Mr. Petsikas: Let me give you an example, senator. Let us look at some segments here in Canada. One of the key things you have to remember is to think of this as a percentage of the fare you are paying. We control the fare, but we do not control passengers that have to be collected. If you look at a Toronto-Montreal segment and a base fare, a Tango fare at \$159, you will pay, on that fare, an average of \$77.31 in taxes and fees for a total of \$236.31. That is 49 per cent of the base fare, or 33 per cent of the total. I can guarantee you that that is much more than what you would pay as a percentage of your fare between J.F. Kennedy airport and Chicago O'Hare. I do not have the figures in the U.S. here with me. I have the figures in Canada. That is one of the more egregious examples in terms of the base fare.

Senator Housakos: Could you get the American numbers for us so we can have a comparison on the record?

Mr. Petsikas: We would be pleased to.

Le sénateur Housakos : Pouvez-vous nous donner des comparaisons précises? Imaginons un voyageur qui va de Chicago en Floride et qui transite par deux aéroports américains, et un autre décollant de Montréal à destination de Vancouver et qui fait, lui aussi, escale à deux aéroports canadiens en cours de route. Pouvez-vous nous présenter une ventilation des coûts exprimée en pourcentages pour que nous ayons une idée de la différence de ce que ces deux voyageurs doivent payer en frais d'utilisation? Je me suis laissé dire, par exemple, qu'un pourcentage de tous les achats effectués dans les magasins des aéroport est reversé sous la forme d'une taxe sur les transports.

M. Petsikas : Ici, au Canada?

Le sénateur Housakos : Oui.

M. Petsikas : Dans les magasins des aéroport?

Le sénateur Housakos : Oui.

M. Petsikas : Il est sûr que les commerçants versent des redevances aux autorités portuaires qui correspondent à un pourcentage de leur chiffre d'affaires brut.

Le sénateur Housakos : Quand on ajoute toutes ces redevances et taxes, par rapport à la situation aux aéroports américains, combien les voyageurs vont-ils payer?

Mme Logan : Je vais laisser le soin à M. Petsikas de vous répondre au sujet des autres redevances, mais en ce qui concerne la taxe de sécurité, les Américains exigent environ 2,50 \$ par segment, le maximum étant de deux escales et peu importe la distance totale franchie, le maximum est de 5 \$. Pour les passagers des vols intérieurs au Canada, la taxe est exigée par segment, peu importe le nombre d'étapes composant un vol. On exige ici un peu moins de 9 \$ pour les vols intérieurs, 17 \$ pour les tronçons du transporteur et 25 \$ pour les segments internationaux. Ça grimpe vite pour les passagers, en plus de toutes les taxes et de tous les frais d'améliorations aéroportuaires qu'ils ont à payer directement.

M. Petsikas : Permettez-moi de vous donner un exemple, sénateur. Prenons certaines dessertes ici, au Canada. Tout d'abord, vous devez vous rappeler que tout est exprimé en pourcentage du prix du billet. Nous décidons du prix du billet, mais nous n'avons pas notre mot à dire sur les taxes et les redevances que les passagers doivent payer en plus. Prenez la liaison Toronto-Montréal dont le prix du billet de base en classe Tango est de 159 \$. En plus de cela, il faut déboursier en moyenne 77,31 \$ en taxes et redevances diverses pour un coût total de 236,31 \$, soit 49 p. 100 de plus que le prix de base du billet ou 33 p. 100 du total. Je vous garantis que c'est un pourcentage beaucoup plus élevé que celui qu'on exigerait aux États-Unis entre J.F. Kennedy et Chicago O'Hare. Je n'ai pas les chiffres américains sous les yeux, mais j'ai les chiffres pour le Canada. C'est un des exemples les plus énormes dans le cas des tarifs de base.

Le sénateur Housakos : Pourriez-vous nous obtenir les chiffres pour les États-Unis pour que nous puissions verser cette comparaison dans nos dossiers?

M. Petsikas : Avec plaisir.

Senator Housakos: I completely agree with you. I would just like to quantify it.

The Chair: Please send that information to the clerk of the committee and each member will get a copy.

Senator Housakos: I would like to have your perspective on the open skies agreements that we have engaged in over the last few years. Do you feel the airport authorities are accountable and transparent enough? Is there a balance between proper management and Transport Canada having some degree of influence?

Mr. Petsikas: I will begin with your first question, which is interesting and I thank you for it. With regard to open skies, Minister Cannon announced the Blue Sky policy in 2006. We believe this policy has been successful for Canada. We believe that Blue Sky recognizes the fact that liberalization has to be a fundamental objective in terms of going forward with air transport agreements. However, we will not undertake necessarily a cookie cutter open skies approach with all countries. I will come back to that point.

What have we done in the last few years? We have done an open agreement with the U.S. and the EU. The agreement with the EU was groundbreaking in many respects compared to the U.S. agreement because it includes a framework for liberalization on issues such as percentage of ownership, foreign investment, rights of establishment, et cetera, depending on whether you are phase 2 or 3. The government has negotiated open agreements with New Zealand and the Dominican Republic.

The NACC continues to support open agreements with major potential targets such as China, Japan, India, Brazil and Russia. Unfortunately, it takes two to tango in some of these markets.

Another market where we desperately need to make progress is Mexico — our third international market after the U.S. and the EU, which is mired in a 1960s-style protectionist agreement. I believe the Mexicans are coming north at the end of January, when we will give them another go. The government is trying hard on that, but we can make efforts in that respect.

In general, the system has worked well in terms of new agreements and new designations. Certainly, WestJet has greatly expanded its international presence during the last two or three years because of these new agreements; and Air Transat has entered new markets. There is a great deal of competition in the international arena because of this. I hope that is a pretty good overview in response to your first question.

The airport governance issue has been out there since airports were devolved and created as stand-alone, semi-commercialized airport authorities. We have had our concerns in the past with respect to their accountability to stakeholders, such as users,

Le sénateur Housakos : Je suis entièrement d'accord avec vous, mais j'aimerais simplement quantifier le phénomène.

Le président : Veuillez faire parvenir cette information à la greffière du comité afin que chaque membre en obtienne copie.

Le sénateur Housakos : J'aimerais avoir votre point de vue sur les accords « Ciel ouvert » qui ont été conclus ces dernières années. Estimez-vous que les autorités aéroportuaires soient suffisamment responsables et transparentes? Faut-il, au nom d'une gestion de qualité, que Transports Canada exerce une certaine influence?

M. Petsikas : Je vais commencer par votre première question qui est intéressante et je vous en remercie. Pour ce qui est des accords « Ciel ouvert », le ministre Cannon a annoncé la politique « Ciel bleu » en 2006. Nous estimons que celle-ci a été une réussite pour le Canada. Nous pensons que « Ciel bleu » consacre le fait que la libéralisation du trafic aérien doit être un des objectifs fondamentaux des ententes conclues dans le domaine du transport aérien. Cela ne revient pas à dire que j'appliquerai la même démarche systématique en matière de « Ciel ouvert » avec tous les pays. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

Qu'avons-nous fait cette année? Eh bien, nous avons conclu un accord « Ciel ouvert » avec les États-Unis et avec l'Europe. L'entente avec les Européens a été révolutionnaire à bien des égards, par rapport à celle que nous avions signée avec les Américains, parce qu'elle comporte un cadre de libéralisation pour des aspects tels que le pourcentage de participation, l'investissement étranger, les droits d'établissement et ainsi de suite, selon qu'on en est à la phase 2 ou à la phase 3. Le gouvernement a négocié des accords « Ciel ouvert » avec la Nouvelle-Zélande et la République dominicaine.

Le CNLA continue d'appuyer ce genre d'accords dans le cas de grands partenaires comme la Chine, le Japon, l'Inde, le Brésil et la Russie. Malheureusement, dans certains cas, encore faudrait-il qu'il y ait du répondant en face.

L'autre marché sur lequel il nous faut absolument progresser, c'est le Mexique, notre troisième marché international derrière les États-Unis et l'Europe, qui est enfermé dans des ententes protectionnistes datant des années 1960. Je crois que les Mexicains vont monter dans le nord à la fin de janvier et nous tenterons une fois de plus de conclure un accord avec eux. Le gouvernement travaille très fort sur ce dossier, mais nous pouvons nous aussi faire des efforts de notre côté.

En général, on peut dire que le système a bien fonctionné du côté des nouveaux accords conclus et des nouvelles désignations. WestJet a bien sûr grandement étendu sa présence dans le monde au cours des deux ou trois dernières années grâce à ces nouveaux accords et Air Transat a pu pénétrer de nouveaux marchés. La concurrence sur la scène internationale est désormais énorme à cause de ce genre d'accords. J'espère vous avoir donné un bon aperçu de la situation en réponse à votre première question.

Quant à la question de la gouvernance des aéroports, elle existe depuis que le gouvernement fédéral s'est départi de la responsabilité des aéroports pour créer des entités semi-commerciales autonomes. Par le passé, nous avons exprimé nos

because the boards created unfortunately do not have, in all cases, what we feel to be a satisfactory representation from the user community. That includes the airlines, per se, that pay most of the landing fees and terminal fees, and consumer groups, et cetera. Can we look at improvements? Sure.

The fact of the matter is that a few years back, we used to be cats and dogs with the airports on these issues. When I took over at the NACC a couple of years ago, I suggested that the time had come to understand that we and airports have to work together to ensure the best, safest and most affordable aviation system in the country. There is no way we can do that unless we are all on the same page working together for the same objectives.

The NACC has shown in the last two years that we mean what we say. We have cut out the rhetoric on these issues; and we have worked locally with the airport authorities on where we can improve governance. For example, Pearson Airport has reduced its fees and charges over the last two or three years by 10 per cent each year. That happened because Pearson and the NACC knew they had to work together. It is a symbiotic relationship.

Unfortunately before that, there was a governance structure at Pearson with a gentleman, who is no longer there, who did not believe in that; and we got into trouble. We have good faith and understanding from our partners at the airports. We are working closely with the Canadian Airports Council. The NACC is involved in a travel and tourism coalition with the CAC, the Tourism Industry Association of Canada and the Hotel Association. This week we will announce a policy white paper in which we have come together to put forth policy recommendations to make Canada's travel and tourism industry, of which we are key components, among the best in the world again. Unfortunately, over the years we have seen some terrible trends in terms of our falling off the numbers of international arrivals in Canada. We sat down with our partners in the airports to determine how we could fix that; and we came up with common suggestions.

It is not perfect, senator. If I lived in a perfect world, I could write a law. We live in the real world, and we will work with our partners in the real world. I hope we all have the common goal of making ourselves the most competitive and productive air transport system in the world.

Senator Housakos: Do you have suggestions on how to make it more responsive and accountable?

Mr. Petsikas: Are you referring to legislative solutions?

inquiétudes au sujet de la responsabilité des autorités portuaires envers les parties prenantes, comme les usagers, parce que les conseils mis sur pied n'étaient pas, selon nous, toujours représentatifs du groupe d'utilisateurs. Ce groupe comprend les compagnies aériennes en tant que telles, qui assument la majeure partie des taxes d'atterrissage et des redevances aéroportuaires, ainsi que les groupes de consommateurs et d'autres. Évidemment, il y a toujours place à l'amélioration.

En fait, il y a quelques années, nous étions à couteaux tirés avec les aéroports sur ces questions-là. Quand j'ai pris la relève du CNLA, il y a deux ou trois ans, j'ai suggéré que le moment était venu de comprendre que les compagnies aériennes et les aéroports doivent travailler ensemble pour administrer le meilleur système de transport aérien dans le pays, le plus sûr et le plus abordable. Il est impossible de parvenir à cet objectif si nous ne nous mettons pas d'accord et si nous ne travaillons pas dans le sens d'objectifs communs.

Au cours des deux dernières années, le CNLA a joint le geste à la parole. Nous avons cessé de polémiquer sur ces questions, nous avons collaboré avec les autorités aéroportuaires, sur le terrain, afin d'améliorer la gouvernance là où c'était possible. Par exemple, l'Aéroport Pearson a réduit ses redevances et ses charges au cours des deux ou trois dernières années à raison de 10 p. 100 par an. Cela a été possible parce que Pearson et le CNLA savaient qu'ils n'avaient d'autre choix que de travailler ensemble. Nous sommes dans une relation symbiotique.

Par le passé, malheureusement, le patron de Pearson, qui n'est plus en poste, ne croyait pas qu'une telle collaboration fût possible et nous avons eu des difficultés. Nous sommes de bonne foi et nous comprenons nos partenaires dans les aéroports. Nous travaillons en étroite collaboration avec le Conseil des aéroports du Canada, le CAC. Le CNLA fait partie d'une coalition dans le domaine du voyage et du tourisme avec le CAC, soit l'Association de l'industrie touristique du Canada et l'Association hôtelière. Cette semaine, nous allons présenter un livre blanc stratégique, que nous avons préparé pour formuler des recommandations afin que l'industrie du voyage et du tourisme au Canada, dont nous sommes l'un des principaux acteurs, redevienne la meilleure du monde. Malheureusement, au fil des ans, nous avons constaté une inexorable décroissance du nombre d'arrivées internationales au Canada. Nous nous sommes alors assis avec nos partenaires dans les aéroports pour déterminer comment mettre un terme à cette fâcheuse tendance et nous avons formulé une série de recommandations.

Ce document n'est pas parfait, sénateur. Si je vivais dans un monde parfait, j'aurais rédigé une loi. Nous vivons dans un monde réel et nous devons travailler en collaboration avec nos partenaires. J'espère que nous poursuivons tous le même objectif, celui de faire en sorte que notre système de transport aérien soit le plus productif et le plus sûr du monde.

Le sénateur Housakos : Avez-vous des suggestions à faire sur la façon de le rendre plus responsable et mieux adapté?

M. Petsikas : Vous voulez parler de ma solution législative?

Senator Housakos: They could be legislative or any sort of suggestions. The solutions do not have to be as extreme as legislation.

Lorne Mackenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee, National Airlines Council of Canada: The transparency factor, in particular with respect to the governance of airports, is the communication and consultation aspect. If you can build membership of aviation into those governance models, it would be extremely helpful.

Senator Kochhar: I have a supplementary to Senator Housakos' question on the vast difference in fares in the United States and Canada. You explained that the taxes are much greater in Canada than they are in the United States. The difference is so great; it must entail something more than just taxes. We are losing a lot of money because people are not flying directly from Canada to the United States. Instead, they drive to Buffalo or Windsor to catch their flights, which makes it inconvenient for the public and which creates lost revenue for the government. Can you tell us what other differences exist apart from government taxes?

Mr. Petsikas: The primary reason we see cross-border leakage, in our view is that it is cheaper for these airports to do business in terms of their overall structural costs and to be able to track traffic. Allow me to provide a classic example. Plattsburgh International Airport is just south of Montreal down Interstate 87. Plattsburgh calls itself "Montreal's second international airport," which is pretty ambitious to say. The Plattsburgh airport is located on a former U.S. Air Force Base. It has a 13,000-foot concrete runway that makes most flight operations people drool. It was built during the Cold War to accommodate B-52 bombers.

The U.S. Air Force basically abandoned that site and gave the keys to Clinton County officials and said, have fun; enjoy it. The airport site was free to the county. Clinton County, New York, had a runway so they built a terminal in Plattsburgh. Plattsburgh talks to the NACC, to Air Canada and to other airlines and says: Why land in Montreal when we can offer a landing fee that is one eighth the landing fee charged at its airport. Plattsburgh makes a pretty compelling case for many of these low-cost airlines to take off and land there. They actively market to Canadians coming out of Montreal who are happy to drive for an hour so they can lower their cost to fly.

Why is that the case? They have a policy in the U.S. to support the establishment of those small airports. They see an opportunity. There are higher costs in Canada because of the structural policy framework and approach. Get them to fly out of Plattsburgh.

Le sénateur Housakos : Il pourrait s'agir d'une loi ou d'autre chose. Il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à envisager une loi.

Lorne Mackenzie, présidente du Sous-comité du service et de l'accessibilité, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Le facteur transparence, tout particulièrement en ce qui concerne la gouvernance des aéroports, touche aux volets communication et consultation. Il serait très utile que les membres du secteur des transports aériens adhèrent à ces modèles de gouvernance.

Le sénateur Kochhar : Ma question vient en complément de celle du sénateur Housakos sur l'énorme écart de tarifs aériens qui existe entre les États-Unis et le Canada. Vous nous avez dit que les taxes sont beaucoup plus importantes au Canada qu'aux États-Unis. Cette différence est tellement importante qu'elle doit forcément s'expliquer par autre chose que les taxes. Nous perdons beaucoup d'argent parce que les gens ne prennent pas de vols directs du Canada vers les États-Unis. Ils vont plutôt à Buffalo ou à Windsor pour emprunter des compagnies américaines, ce qui est peu pratique pour le voyageur et qui entraîne un manque à gagner sur le plan fiscal pour le gouvernement. Y a-t-il d'autres écarts, hormis en ce qui concerne les taxes gouvernementales?

M. Petsikas : Cette fuite des voyageurs de l'autre côté de la frontière s'explique principalement parce qu'il coûte beaucoup moins cher à ces aéroports de faire affaire compte tenu de leurs coûts structurels d'ensemble et du fait qu'ils sont en mesure de s'adapter au niveau de fréquentation. Permettez-moi de vous donner un exemple classique. L'Aéroport international de Plattsburgh est tout juste au Sud de Montréal, le long de l'Interstate 87. Plattsburgh s'est baptisé le « second aéroport international de Montréal », ce qui est plutôt ambitieux. Il est situé sur une base désaffectée de l'U.S. Air Force. Il a une piste en dur de 13 000 pieds qui fait saliver la plupart des gens des opérations. Elle avait été construite pendant la guerre froide pour accueillir des B-52.

L'U.S. Air Force avait abandonné cette base et remis les clés aux responsables du comté de Clinton en leur disant de bien s'amuser avec cette propriété. Le comté a donc hérité gratuitement d'un aéroport. Le comté de Clinton, dans l'État de New York, avait donc une piste et il a décidé de bâtir un aérogare. Plattsburgh s'est alors tournée vers le CNLA, vers Air Canada et d'autres compagnies aériennes en nous disant : pourquoi allez-vous vous poser à Montréal où vous payez des taxes d'atterrissage huit fois supérieures à celles que nous exigeons. Plattsburgh est un aéroport plutôt intéressant pour les compagnies aériennes à bas coûts. Plattsburgh fait une promotion active de son aéroport auprès des Canadiens en provenance de Montréal qui sont on ne peut plus heureux de faire une heure de conduite pour réduire le prix de leur passage aérien.

Pourquoi en est-on arrivé là? Les Américains ont pour politique d'appuyer l'implantation de petits aéroports. Ils estiment que c'est une opportunité. Au Canada, les coûts sont plus élevés à cause du cadre et de l'approche de politique structurelle. Nous devons aller rechercher ces voyageurs à Plattsburgh.

Montreal is not more expensive because we cannot figure out how to run an airport in a cost-effective manner. Rather, it is more expensive because for the last 10 to 15 years Montreal has had to take an old dilapidated airport and turn it into a modern and user-friendly airport. The federal government gave the airport to Montreal in the early 1990s. That cost a lot of money. They have to recover those costs somehow, because no one else is paying for them.

This is what we are getting at when we are saying that if you want us to be competitive, you cannot simply close your eyes and say, "It's user pay, and good luck." Just south of the border, in our largest trading market, they are doing things that are clearly meant to eat our lunch. We must address those issues fundamentally with a long overdue policy review, as Senator Housakos said earlier. We must ask whether it makes sense for us to impose these input taxes. Professor Lazar talked about \$7 billion drained from our customers us and over the last 10 years.

Does it makes sense to tell our airlines and airports to take care of it themselves, to figure it out, build it, and finance it because we are out of this game, and then charge them a monthly fee for things we do not do while crossing our fingers about how they will compete in that respect in the globalized world?

We must to look at some of those structural issues before we can really understand why it is cheaper in the U.S.

Senator Martin: I want to follow up on the question regarding the open skies agreement. What role does the NACC have at the table regarding these agreements?

Mr. Petsikas: The NACC does not have a role in the elaboration of the government's negotiating mandate for these agreements. The individual members of the NACC who operate international air services; for example, Air Canada, WestJet and Air Transat, are invited to submit views on a negotiating mandate, which the Minister of Transport then considers in the establishment of his mandate, in conjunction with his colleague the Minister of International Affairs. Thereafter, the government heads a delegation and invites, at the chief fare negotiator's discretion, observers from the airline industry who have indicated an interest in that particular market.

The government uses us as advisers and observers to give added value to the process through our practical views and our suggestions. The NACC does not do that because, as you can understand, there may be divergent commercial interests among our membership in certain markets, and it is a big no-no for us as a trade association to engage in that.

Ce n'est pas parce que nous ne savons pas comment exploiter rentablement un aéroport que Pierre-Elliott-Trudeau est l'aéroport le plus cher. Si c'est le cas, c'est parce qu'au cours des 10 à 15 dernières années, Montréal a dû transformer un vieil aéroport décrépit en un aéroport moderne et convivial. Le gouvernement fédéral a cédé l'aéroport à la Ville de Montréal au début des années 1990. Cela a coûté cher. Désormais, il faut récupérer les investissements d'une façon ou d'une autre, parce que personne n'est là pour payer la facture.

C'est cela que nous voulons dire quand nous affirmons que, si vous voulez que nous soyons concurrentiels, vous ne pouvez pas simplement vous fermer les yeux en affirmant « il faut facturer l'utilisateur et bonne chance ». Au sud de la frontière, notre plus important partenaire commercial fait ce qu'il faut pour nous jeter sur la paille. Pour régler ce genre de problèmes, il est fondamental que nous examinions la politique, ce qui aurait dû être fait il y a déjà longtemps, comme le sénateur Housakos l'a dit tout à l'heure. Nous devons nous demander s'il est logique d'imposer de telles taxes sur les intrants. Le professeur Lazar dit que l'État a prélevé environ 7 milliards de dollars dans la poche de nos clients et dans la nôtre au cours des 10 dernières années.

Est-il logique pour le gouvernement de demander aux compagnies aériennes et aux aéroports de s'arranger pour récupérer eux-mêmes cette taxe, pour l'intégrer dans leur structure tarifaire et pour la financer parce qu'il s'est retiré de la partie, puis de nous facturer des frais mensuels pour ce qu'il ne fait plus en se croisant les doigts, car il espère que nous serons concurrentiels dans cet univers mondialisé?

Nous devons donc nous pencher sur ces questions structurelles avant de véritablement comprendre pourquoi il est moins coûteux de prendre l'avion aux États-Unis.

Le sénateur Martin : Je vais enchaîner sur la question de l'accord « Ciel ouvert ». Quel rôle le CNLA joue-t-il aux tables de négociation de ces accords?

M. Petsikas : Le CNLA n'a aucun rôle à jouer dans la formulation du mandat de négociation du gouvernement. Les membres du CNLA qui exploitent des services aériens internationaux, comme Air Canada, WestJet et Air Transat, sont invités à faire part de leurs points de vue sur le mandat de négociation, points de vue dont le ministre des Transports tient compte dans la formulation du mandat confié au négociateur, en relation avec son homologue des Affaires internationales. Le gouvernement constitue ensuite une délégation et invite, à la discrétion du négociateur en chef, des observateurs représentant l'industrie du transport aérien qui ont exprimé le vœu de pénétrer tel ou tel marché.

Le gouvernement nous emploie en tant que conseillers et observateurs afin de valoriser le processus grâce à nos points de vue et à nos suggestions pratiques. Le CNLA ne participe pas à ce genre d'exercices parce que, comme vous pouvez l'imaginer, nos membres défendent des intérêts commerciaux concurrents sur certains marchés et il n'est absolument pas question qu'une association commerciale comme la nôtre se livre à ce genre de choses.

Senator Martin: Mr. Petsikas, you highlighted the importance of Vancouver International Airport as a competitive landing base for the Asia-Pacific gateway and spoke of the concern about cross-border traffic bleed, which has come up at previous committee meetings.

As a resident of Vancouver, I understand the important role of the airport and know that there is a desire and a growing demand to see increased services at the airport. I have heard British Columbian legislators talk about how there seems to be more openness and agreements for the Toronto airport than there are for the Vancouver airport.

Do you think that Canada should pursue more aggressive agreements with the Asian markets? How are we doing in that regard? Do you see that as an important step to take? What progress are we making on that front?

Mr. Petsikas: Thank you for the question. I think we are unanimous at the NACC in our view that Asia-Pacific, as a growth region, remains an absolute priority in terms of opening up our air services. We certainly support open air agreements with the major players in the region, as I mentioned before. I am pleased to say that we are getting there with Japan, although it is sort of baby steps. I hope that we will be able to break through and have a comprehensive blue sky open agreement with them shortly. The problem with Japan is the very congested airports of Tokyo Haneda and Narita. They have slot issues and are trying very hard to manage that problem. It is not always easy to break through those structural issues.

China, of course, is a no-brainer. We need to have as much access with China as possible, both for inbound into China and tourism travel out of China. The new ADS that was agreed upon between China and Canada means is a huge potential market for our tourism industry. The airline industry is delighted with that agreement and we want to ensure that it is successful.

I am sorry to repeat this, but we have capacity entitlements in China that are not being used right now. Air Canada has announced new services and has been very aggressive in the market in terms of building new services, but we are not seeing them come here as much.

From reading the newspapers in the last month or so one might think that Canada does not want access. In fact, we have access, but they are not coming. The same is true for South Korea. There are unused entitlements out of South Korea as well as out of India. Why are they not coming?

That goes to the bigger issue we are talking about in terms of how competitive we are as a destination, first with respect to our air transport network and second with respect to tourism infrastructure. I know that we are not here to talk about that,

Le sénateur Martin : Monsieur Petsikas, vous avez souligné l'importance de l'Aéroport international de Vancouver à titre de siège de la passerelle aérienne vers l'Asie-Pacifique et vous vous êtes inquiété de la fuite des voyageurs aériens de l'autre côté de la frontière, ce dont il a d'ailleurs déjà été question lors de séances précédentes du comité.

En qualité de résident de Vancouver, je comprends le rôle important de cet aéroport et je sais qu'on souhaite une augmentation de la demande de services à cet aéroport, et qu'il y en a d'ailleurs déjà eu une. Des législateurs de la Colombie-Britannique ont déclaré que l'aéroport de Toronto semble plus ouvert et qu'il paraît conclure davantage d'accords que celui de Vancouver.

Estimez-vous que le Canada doit conclure des accords plus agressifs avec les pays asiatiques? Que donne notre action sur ce plan? Considérez-vous que ce soit là une mesure importante qu'il convient de prendre? Quels progrès réalise-t-on sur ce front?

M. Petsikas : Merci pour votre question. Je crois pouvoir dire que nous sommes unanimes au sein du CNLA sur le fait que l'Asie-Pacifique, région en pleine croissance, doit être une priorité absolue en ce qui concerne l'ouverture de nos services aériens. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes bien sûr favorables aux accords « Ciel ouvert » avec les principaux acteurs de la région. Je suis heureux de vous dire que nous sommes en train de négocier avec le Japon, même si nous n'en sommes qu'aux balbutiements. J'espère que nous pourrions réaliser des percées et conclure sous peu un véritable accord « Ciel bleu ». Malheureusement, les aéroports japonais, comme ceux de Haneda et de Narita, à Tokyo, sont particulièrement congestionnés. Il y a des problèmes de créneaux que nous nous efforçons de résoudre. Il n'est pas toujours facile de régler ce genre d'aspects structurels.

Quant à la Chine, il n'y a pas de questions à se poser. Nous devons avoir le meilleur accès possible en Chine, tant pour les vols à destination de ce pays que pour l'acheminement des touristes chinois vers l'étranger. Le nouveau SDA conclu entre la Chine et le Canada est synonyme de potentiel énorme pour notre industrie touristique. L'industrie du transport aérien est très satisfaite de cet accord dont nous voulons garantir le succès.

Je suis désolé de me répéter, mais il existe actuellement en Chine un véritable marché potentiel que nous n'exploitons pas. La société Air Canada a annoncé ses nouveaux services et se montre très agressive sur ce marché, ce qui n'empêche que les Chinois ne viennent plus autant chez nous.

À la lecture des journaux du mois dernier, on pourrait penser que le Canada n'est pas intéressé à accéder au marché chinois. Ce n'est pas le cas, nous avons accès à ce marché, mais les Chinois ne viennent pas chez nous. C'est la même chose pour la Corée du Sud. Des lignes non exploitées au départ de la Corée du Sud ont été vendues à l'Inde. Pourquoi les Sud-Coréens ne viennent-ils pas chez nous?

Voilà qui nous ramène à la plus grande question dont je parlais tout à l'heure, celle de la compétitivité du Canada en tant que destination internationale, d'abord en ce qui concerne notre réseau de transport aérien et, deuxièmement, en ce qui concerne

but that is one reason we set up our coalition. How do we get more Chinese to visit here? As I said, it may help if it were cheaper for Chinese carriers to land in Vancouver than in Seattle. We have to fix that. British Columbia took a step in that direction. We have more to do, especially at the federal level.

Other big ones for Vancouver are Korea and Australia. Australia, unfortunately, did not want to play ball with us when they could have. They balked on one of our provisions, but we came close to having an open blue sky agreement with them. We would absolutely love to have one.

There is no double-talk from the NACC on whether we want open agreements with Asia-Pacific. We agree that most of those target markets are key for us.

Senator Martin: You have pointed out we should explore the key issue of unused entitlement. Thank you very much.

Senator Zimmer: A study commissioned by the National Airlines Council of Canada recommends that the Canadian government eliminate ground rents for Canadian airports, the airport travellers security charge and federal excise tax on jet fuel. Are these taxes currently being charged to the consumer or do the airlines pay a portion of these taxes? If the government were to eliminate its expenses and taxes, would the benefit be seen by consumers via reduced rates?

Mr. Petsikas: Thank you for your question. With respect to your first question, airport rents are charged to airport authorities by the federal government for the use of the Crown land on which the airports sit. It is an expense charged to the airports, but the airports normally turn around and recover that expense through fees and charges to their users. Their biggest, most important users are the airlines. You will normally see a component — a significant component — of the airport rent charge, for example, to Pearson Airport, which has to be recovered from landing fees at the airport.

If you were to magically cut airport rents, and once we stop partying and drinking champagne, we could sit down and say, "What happens now?" As a rule, if we take that example, rents at Pearson represent approximately 15 per cent to 18 per cent of their overall budget that they must recover through their fee structure. If you remove that, technically, they could always say, "Great, we just have lower overall fees. We can reduce our fees." Or they could take the money and put it in the bank somewhere and let the interest grow and maybe buy a nice train to downtown one day.

notre infrastructure touristique. Je sais que nous ne sommes pas ici pour parler de cela, mais c'est une des raisons pour lesquelles nous avons mis sur pied cette coalition. Comment faire en sorte que plus de Chinois viennent ici, chez nous? Comme je le disais, il serait peut-être bien que les transporteurs chinois aient à payer moins cher pour atterrir à Vancouver qu'à Seattle. Il faut régler ce problème. La Colombie-Britannique a fait un pas dans cette direction. Il faut faire davantage, surtout à l'échelon fédéral.

Les autres grands marchés pour Vancouver sont la Corée et l'Australie. Malheureusement, l'Australie a refusé de faire un pas de deux avec nous quand cela aurait été possible. Les Australiens ont rechigné à cause d'une de nos dispositions, mais nous étions à un poil de conclure un accord « Ciel ouvert » avec eux. Nous adorerions avoir un tel accord.

Le CNLA ne tient pas de double langage relativement à la nécessité de conclure des accords « Ciel ouvert » avec les pays de la région Asie-Pacifique. Nous convenons que la plupart de ces marchés cibles sont fondamentaux pour nous.

Le sénateur Martin : Vous avez souligné que nous devrions analyser la question fondamentale des droits non exploités. Merci beaucoup.

Le sénateur Zimmer : Une étude commandée par le Conseil national des lignes aériennes du Canada recommande que le gouvernement fédéral renonce aux loyers imposés aux aéroports canadiens, à la taxe de sécurité réclamée aux voyageurs et à la taxe d'accise fédérale sur le carburant aviation. Actuellement, ces taxes sont-elles entièrement répercutées sur les clients ou les compagnies aériennes en assumant-elles une partie? Si le gouvernement devait éliminer ces charges d'exploitation et taxes, le consommateur en ressortirait-il gagnant sous la forme d'une diminution des tarifs aériens?

M. Petsikas : Merci pour votre question. Pour ce qui est de votre première question, je dois dire que les loyers des aéroports sont facturés aux autorités aéroportuaires par le gouvernement fédéral au titre de l'utilisation des terres de la Couronne. Il s'agit d'une charge d'exploitation imposée aux aéroports qui, normalement, répercutent cette dépense aux usagers sous la forme de redevances et de frais divers. Les usagers les plus importants sont les compagnies aériennes. Normalement, une partie assez importante du loyer payé par les aéroports, comme à Pearson par exemple, est récupérée sous la forme d'une taxe d'atterrissage.

Si, d'un coup de baguette magique, nous pouvions éliminer les loyers imposés aux aéroports, après avoir abondamment célébré la nouvelle nous pourrions nous asseoir et nous demander ce qu'il faudrait faire à partir de là. Revenons sur l'exemple du loyer de l'Aéroport Pearson. Celui-ci représente 15 à 18 p. 100 du budget global de fonctionnement de l'aéroport que celui-ci doit récupérer par le truchement de charges et de redevances. Si les aéroports n'avaient plus de loyer à payer, techniquement, ils pourraient dire : « Parfait, nous allons réduire les redevances que nous prélevons en général ». Ou alors, ils pourraient garder l'argent pour le placer quelque part afin qu'il rapporte des intérêts et ainsi, peut-être, pouvoir se payer un jour une belle liaison ferroviaire avec le centre-ville.

Pearson, to their credit, has publicly committed to applying 100 per cent of any relief they get on airport rents to rates and charges. We applauded Pearson for that commitment. We basically have a commitment that says, if you reduce it by 20 per cent, you will get a 20 per cent decrease in your landing fees.

That is good for many of people. That is good, obviously, for the primary user who pays the landing fee, which is the airline, and eventually it will be good for our customers because that will allow us to reduce our available seat mile cost, which normally will translate into lower fares for our commuter.

The ATSC is a tax collected by the airline on behalf of the Crown. It is charged directly to the customer, the passenger. If you eliminate that the passenger will eliminate anywhere from \$18 to \$26 return fare, times a family of four going to Europe, you have saved \$100 in your pocket, which you can now use to go see Euro Disney, or anything else, as opposed to paying it into the kitty. That gives you a portrait as to who gets what in terms of benefits.

I think you asked who will see them and how this benefit will be transferred. As I said, if you lower unit costs for air carriers, as a general rule you will be able to lower fares for consumers. That is our objective. If we can operate with a lower fare structure, there is no reason why we cannot go out there and charge lower fares. Essentially, if you move everything down from the margin, you now have a lower cost rate, the fare goes down and everyone is happy.

The benefits then flow within the economy at large. I know we are always sensitive to this, but they say that the airlines always show up and yell and scream about their tax breaks, give us our tax break. They want to put it in our pockets and go home and be happy.

We emphasize, and Professor Lazar, a respected academic, has demonstrated, that if you take these costs out of the system you will have a huge win-win for everyone. That is a win-win for not only a more competitive, cost-effective structure for airlines and their passengers to work in, but also our ability to better support economic activity, development, improved productivity here in Canada and make ourselves globally competitive. It is clear in Professor Lazar's report that it is a win-win for everyone, not just users of the system. That is our basic line.

L'Aéroport Pearson, et c'est tout à son honneur, a publiquement annoncé qu'il répercuterait la totalité de toute réduction de loyer sur les frais de service et les redevances qu'il impose. Nous nous sommes réjouis de ce genre d'engagement qui consiste essentiellement à dire que si la réduction est de 20 p. 100, les taxes d'atterrissage seront également réduites de 20 p. 100.

C'est une bonne chose pour beaucoup. C'est évidemment bon pour les principaux usagers qui paient les taxes d'atterrissage, c'est-à-dire les compagnies aériennes et, en fin de compte, ce sera bon pour leurs clients parce que les compagnies pourront réduire leur coût de sièges-milles offerts et normalement diminuer par le fait même le prix des billets d'avion.

Le DSPTA est une taxe que les compagnies aériennes prélèvent pour le compte de l'État. Elle est directement imposée aux passagers. Si vous l'éliminez, les passagers gagneront 18 à 28 \$ sur un passage aller-retour. Quand on multiplie cette somme par quatre, pour une famille se rendant en Europe, l'économie totale est de 100 \$ que les gens peuvent utiliser pour aller à Euro Disney ou faire une autre activité plutôt que d'alimenter leur tirelire. Tout le monde en ressort gagnant, non seulement parce que la structure est plus compétitive et plus rentable pour les compagnies aériennes et pour les passagers, mais aussi parce qu'il est alors possible pour les transporteurs de mieux soutenir le développement économique, d'améliorer la productivité au Canada et d'être concurrentiels à l'échelle internationale. Voilà qui vous donne une idée de ceux qui peuvent profiter de ce genre de retombées.

Vous vouliez savoir qui va profiter de telles mesures et comment ces avantages seront répercutés. Comme je le disais, si vous réduisez les coûts unitaires pour les transporteurs aériens, en règle générale vous devriez pouvoir également réduire les tarifs imposés aux consommateurs. C'est du moins notre objectif. S'il nous est possible d'appliquer une structure tarifaire inférieure, il n'y a aucune raison que nous n'adoptions pas des tarifs moins élevés. Si nous faisons tout descendre d'un cran, les coûts sont moins élevés, le prix des billets d'avion également et tout le monde est content.

Dès lors, c'est l'économie en général qui en bénéficie. Je sais, nous sommes toujours très sensibles à ce genre de choses et on nous reproche de réclamer à cor et à cri des abattements fiscaux. Ils veulent qu'on se les mette dans la poche, qu'on rentre chez nous et qu'on soit heureux ensuite.

Le professeur Lazar, universitaire respecté, a démontré que si l'on retirait ces coûts du système, tout le monde en sortirait gagnant; nous insistons là-dessus. Tout le monde en ressortirait gagnant, non seulement parce que la structure serait plus compétitive et plus rentable pour les compagnies aériennes et pour les passagers, mais aussi parce que les transporteurs seraient alors davantage en mesure d'appuyer le développement économique, d'améliorer la productivité au Canada et d'être concurrentiels à l'échelle internationale. Il ressort clairement du rapport du professeur Lazar que cette formule serait gagnante pour tout le monde, pas uniquement pour les usagers du système. C'est fondamentalement ce que nous soutenons.

If we can see our way through to revising these policies with that in mind, then, in the long term, we will go far in terms of placing ourselves among the leaders of the travel and tourism business and in terms of overall competitiveness.

Senator Zimmer: Do you know approximately how much you raise per year from all of these taxes? Is 100 per cent of it ploughed back into the infrastructure and the building of the airports or does any of it go to general revenue?

Mr. Petsikas: Are you talking about the airport rents, ATC and fuel excise tax?

Senator Zimmer: Yes.

Mr. Petsikas: We have estimated that it is about \$800 million a year that the government is currently charging in these fees and taxes. All of that goes to general revenues. Nothing is earmarked for the aviation industry.

We suggested in the past that one of the roadblocks we run into is the Department of Finance with respect to airport rents. They tell us these are standard guidelines for the use of Crown properties. When someone uses a Crown property for his or her benefit they have to pay rent to the Crown. That is fair enough.

What we are saying, however, is that they pay rent to the Crown in order to ensure that fair return to the taxpayer for the use of those lands. There is no argument there. I am a taxpayer; I agree with that.

However, in the context of the air transport system, the taxpayer, over the last 10 to 15 years, has done well, I would suggest. Why? In the 1990s and the early part of this decade, the airports were devolved and set up under these authorities. We have conservatively estimated their taxpayer shareholder value at the time of those assets to be about \$1.2 billion to \$1.5 billion. In this decade alone we have paid, as an industry, and our customers, almost \$3 billion in airport rents for those same assets that were worth \$1.2 billion. Over the life of the airport leases as they are now, you will add another \$5 billion to \$6 billion to that amount for a \$1.2 billion investment by the taxpayer. I would say the taxpayer has done pretty well.

We are saying let us stop there and review what it has done for the competitiveness and structural costs of this industry. Let us find a way to help this industry become more competitive and to better support economic development activity in Canada. Do you plough it back in and say, finances, we do not earmark any revenues? Give us the revenues and put them in the pot and then the government, in its discretion, decides where the money goes.

We said do you want to take \$300 million at least and earmark it for things like security and infrastructure upgrades at the airport. We have suggested that, but have gotten nowhere.

Si nous parvenions à trouver une façon de refondre ces politiques dans cet esprit, à long terme, nous pourrions faire beaucoup pour nous positionner aux côtés des chefs de file de l'industrie du voyage et du tourisme et être généralement plus compétitifs.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous une idée de ce que représentent annuellement toutes ces taxes? Ces taxes sont-elles réinvesties en totalité dans l'infrastructure, pour financer la construction d'aéroports, ou sont-elles versées au Trésor?

M. Petsikas : Vous voulez parler des loyers des aéroports, de la redevance ATC et de la taxe d'accise sur le carburant?

Le sénateur Zimmer : Oui.

M. Petsikas : Nous avons estimé qu'à l'heure actuelle, le gouvernement récupère environ 800 millions de dollars grâce à ces redevances et taxes. Tout cet argent est versé au Trésor et rien n'est destiné à l'industrie de l'aviation.

Dans le passé, nous avons indiqué que le ministère des Finances, en ce qui concerne les loyers des aéroports, représente un des obstacles auxquels nous nous heurtons. Ces gens-là nous disent qu'il y a des lignes directrices régissant l'utilisation des propriétés de l'État. Tous ceux qui exploitent une propriété de l'État pour leur propre bénéfice doivent verser un loyer à la Couronne. Ça, ça va.

En revanche, nous maintenons que le locataire de l'État paie un loyer afin que le contribuable touche sa juste part au titre de l'utilisation des terres de la Couronne. Personne ne conteste cela. Je suis contribuable et je suis d'accord.

Cependant, dans le cas du système de transport aérien, au cours des 10 à 15 dernières années, je pense que le contribuable s'en est relativement bien sorti. Pourquoi? Parce que tout au long des années 1990 et au début de cette décennie, les aéroports ont été transférés et confiés à des autorités locales. Nous avons évalué à quelque 1,2 milliard à 1,5 milliard de dollars la valeur des actifs de l'époque pour le contribuable-actionnaire. Durant cette décennie, l'industrie et ses clients ont payé près de 3 milliards de dollars en loyers d'aéroport pour les mêmes actifs qui étaient évalués à 1,2 milliard de dollars. Si on fait le calcul sur la durée de vie de ces aéroports, les loyers rapporteront 5 à 6 milliards de dollars de plus, encore une fois pour un investissement initial de 1,2 milliard de dollars par le contribuable. Je dirais que le contribuable s'en est plutôt bien sorti.

Nous prétendons qu'il faut mettre sur pause pour examiner les répercussions de ce régime sur la compétitivité et les coûts structurels de l'industrie. Essayons de trouver une façon d'aider cette industrie à devenir plus compétitive et à mieux soutenir le développement économique au Canada. Est-ce que vous réinvestissez tout en demandant au ministère des Finances de ne pas réserver de revenus? Donnez-nous toutes ces recettes, versez-les dans le pot commun et le ministère décidera de dépenser cet argent comme bon lui semble.

Nous, nous avons souhaité que 300 millions de dollars au moins soient affectés à des aspects comme l'amélioration de la sécurité et des infrastructures aéroportuaires. C'est ce que nous avons recommandé, mais nous n'avons rien obtenu.

We are open to all sorts of solutions to try to stop this — and I will not call it a bleed. Is that fair return for the taxpayer? I would call that a fair windfall for the taxpayer, to be frank.

Senator Zimmer: I was pleased to hear you comment about the open sky agreement. I am interested in the one with the United Arab Emirates and the nations around it. They are becoming a key hub in that part of the world. Currently, I believe both airlines operate three times a week directly to Montreal and Toronto. They are interested in doing that on a daily basis. What is the possibility of that happening? Apparently they do have the passengers.

Mr. Petsikas: The possibility is high. If they had the rights they could do that. The question is what traffic are they carrying? Fundamentally, is that consistent with what should be the overall interests of Canada under the Blue Sky agreement?

Again, the minister has, under Blue Sky, the discretion to decide. There are many stakeholders involved in these open skies agreements. There are the airlines, airports, communities, shippers, passengers, et cetera. The minister is charged under the policy to say that he wants to hear from everyone to get a good sense as to whether or not we have a good balance so that it is a win on a general basis.

One of the problems with what the UAE are proposing is that we know that the origin destination market between that and the UAE would not support daily wide-body or super wide-body service. As you know, they have a lot of super wide-bodies coming into their fleet.

We believe that the problem with the UAE is simple. They have given themselves the objective of building this monstrous hub in the middle of the desert, which they are almost finished building. They have given their carrier the ability, with financial backing, to go out there and buy huge numbers of these jumbo jets and super jumbos, for example, in Dubai, with a population base of 400 million people. That is to give you an idea.

In three or four years, the Emirates will have more than 200 wide-body aircraft for 300 million people. Deutsche Lufthansa, one of the largest international airlines in the world, is talking about maybe 110 or 120 to serve a market of 90 million people. That is 20 times more. Something does not add up there, and we know what is going on. They want to build this big hub. They want to make Canada one of their nice little spokes flowing into their hub.

Nous sommes ouverts à toutes sortes de solutions pour essayer d'arrêter cette — je n'utiliserai pas le mot ponction. Peut-on parler de rapport équitable pour le contribuable? Très franchement, je dirais que c'est plutôt une véritable manne pour lui.

Le sénateur Zimmer : J'ai été heureux d'entendre ce que vous avez dit au sujet de l'accord « Ciel ouvert ». Je m'intéresse à celui que proposent les Émirats arabes unis et les pays qui l'entourent. Les Émirats sont en train de devenir une importante plaque tournante dans cette partie du monde. Pour l'instant, je crois que les deux compagnies aériennes exploitent trois vols directs par semaine à destination de Montréal et de Toronto. Elles voudraient porter la fréquence à trois vols par jour. Quelles chances a-t-on d'en arriver là? Apparemment, le potentiel de passagers est là.

M. Petsikas : La possibilité que ça se produise est énorme. Si ces compagnies aériennes obtiennent les droits nécessaires, elles pourraient y parvenir. La question est de savoir quel trafic elles vont absorber. Ce projet va-t-il dans le sens des intérêts généraux du Canada en vertu de l'accord « Ciel bleu »?

Encore une fois, c'est le ministre qui, en vertu de l'accord « Ciel bleu », a le pouvoir discrétionnaire de décider. De nombreux intervenants sont concernés par les accords « Ciel ouvert ». Il y a les compagnies aériennes, les aéroports, les collectivités, les expéditeurs, les passagers et ainsi de suite. En vertu de la politique en vigueur, le ministre doit indiquer qu'il veut entendre ce que toutes les parties ont à dire pour déterminer si nous sommes en situation d'équilibre de sorte que tout le monde ressorte gagnant.

L'un des problèmes avec la proposition des Émirats arabes unis, c'est que les marchés intermédiaires au départ et à destination des Émirats ne suffiraient pas à justifier trois vols quotidiens de gros ou de très gros porteurs. Comme vous le savez, les Émiriens sont en train d'acheter beaucoup de supergros porteurs.

Dans leur cas, nous estimons que le problème est simple. Ils se sont fixé pour objectif de bâtir une énorme plaque tournante en plein milieu du désert dont ils ont d'ailleurs presque terminé la construction. Ils ont donné à leur transporteur la capacité, à grands renforts de subventions, de se procurer une grande quantité de gros et de très gros porteurs pour des populations qui, dans le cas de Dubaï, par exemple, sont de 400 millions de personnes. Cela vous donne un ordre d'idées.

D'ici trois ou quatre ans, les Émirats auront plus de 200 avions gros porteurs pour un marché de 300 millions de personnes. La Lufthansa, la compagnie aérienne allemande, qui a l'un des plus gros réseaux du monde, envisage de mettre en service 110 ou 120 gros porteurs pour un marché de 90 millions de personnes. C'est 20 fois plus. Il y a quelque chose qui ne cadre pas ici et nous savons ce que c'est. Les Émiriens veulent bâtir une énorme plaque tournante et ils veulent que le Canada contribue à l'alimenter.

Our position is simple at the National Airlines Council of Canada. Why do we not focus on building our hubs here in Canada? Why do we not focus on value-added agreements for all stakeholders in Canada?

Under the UAE scenario, you will have some winners, and some airports and communities will be happy, but some airports, communities, and airlines will not come out winners. In the end, the balance of probabilities does not work.

The minister has said this is not in Canada's overall interest. We support this position. It is not a question of protectionism. It is a question of saying that we prefer to build a strong industry here in Canada. We prefer to build strong airports here in Canada. If we see something that clearly is a threat to our ability to do that, we will have a second look. The UAE have a wonderful strategy, but it we do not want to buy into it as far as we are concerned. They have to fly the planes, and good luck to them, but it will not be at the expense of a strong base here in Canada for our transport.

Senator Zimmer: I want to give a bouquet to you and the transport committee. The new building in Winnipeg looks not only magnificent but functional and consumer friendly. We are looking forward to being able to get into it. It looks like a wonderful structure. Thank you. We needed it badly.

Mr. Petsikas: I am glad to hear that. We worked with the airport authority there, and we hope it will work well for our customers, for you and for everyone.

Senator MacDonald: Mr. Petsikas, thank you for coming here today. I have a question concerning the structure of your organization, the National Airlines Council of Canada. I noticed that Air Canada, WestJet, Air Transat and Jazz Air are all members. I noticed that Porter is not. I am curious why Porter Airlines is not a member. Will you clarify why Porter does not participate in the organization?

Mr. Petsikas: We are an organization that has bylaws that establish what type of airlines can join our association as full national members or as associate members. Full on national members, voting members, I believe, is a criteria that is open to everyone if you meet those criteria. I am working from memory here, but I think you must have a scheduled international, domestic licence, and you have to operate aircraft over a certain seat capacity, which is, I believe approximately 89 seats. I am saying that subject to the fact that I am working from memory here and I may be wrong. The point is that there are criteria. If you satisfy those objective criteria, you can ask for membership and, as a general rule, you will get membership in the NACC.

La position du Conseil national des lignes aériennes du Canada est simple. Pourquoi ne pas chercher plutôt à nous doter de notre propre plaque tournante ici, au Canada? Pourquoi ne pas faire fond sur des accords présentant une valeur ajoutée pour tous les intervenants au Canada?

Avec le scénario des États arabes unis, il y aura des gagnants, car quelques aéroports et collectivités tireront leur épingle du jeu, mais d'autres y perdront certainement, comme les compagnies aériennes canadiennes. En fin de compte, selon toute probabilité, cette formule ne jouera pas en notre faveur.

Le ministre a déclaré que celle-ci ne va pas dans le sens des intérêts généraux du Canada. Nous sommes d'accord avec lui. Ce n'est pas une question de protectionnisme, c'est simplement question de dire que nous préférons bâtir une industrie forte ici, au Canada. Nous préférons avoir des aéroports solidement ancrés ici, chez nous. Si nous voyons quoi que ce soit qui, à notre avis, risque de menacer notre capacité à réaliser cet objectif, alors il faudra examiner la chose de plus près. Les États arabes unis ont une merveilleuse stratégie, mais en ce qui nous concerne, nous n'entendons pas y adhérer. Ils vont devoir remplir leurs avions et nous leur souhaitons bonne chance, mais ça ne sera pas aux dépens de notre projet d'instaurer une base solide au Canada pour nos transports aériens.

Le sénateur Zimmer : Je vous tire mon chapeau, à vous ainsi qu'au Comité des transports. La nouvelle aérogare de Winnipeg est non seulement magnifique, mais elle est aussi fonctionnelle et conviviale. Nous avons hâte d'y mettre les pieds. C'est une très belle structure. Merci, car nous en avions vraiment besoin.

M. Petsikas : Je suis heureux de l'entendre. Nous avons collaboré avec l'autorité aéroportuaire de Winnipeg et nous espérons que tout ira bien pour nos clients, pour vous et pour tout le monde.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Petsikas, je vous remercie de vous être déplacé aujourd'hui. Je vais vous poser une question au sujet de la structure de votre organisation, le Conseil national des lignes aériennes du Canada. J'ai remarqué que les compagnies Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz Air en sont toutes membres, mais pas Porter. J'aimerais savoir pourquoi Porter n'en est pas membre. Pourriez-vous nous préciser pourquoi cette société ne participe pas à votre organisation?

M. Petsikas : Notre organisation est régie par un règlement intérieur qui précise le genre de compagnies aériennes pouvant devenir membres, que ce soit à part entière ou en qualité de membres associés. La catégorie des membres transporteurs nationaux à part entière, les membres votants je crois, est ouverte à tout le monde à condition de répondre aux critères établis. Je vous réponds de mémoire, mais je crois qu'il faut être une compagnie régulière offrant des vols internationaux et intérieurs et exploitant des appareils d'une capacité minimale d'accueil de 89 sièges, si je ne m'abuse. Encore une fois, je vous réponds de mémoire et il est possible que je me trompe. Ce que je veux dire, c'est qu'il y a des critères. Si vous répondez à ces critères objectifs, vous pouvez demander à devenir membre du CNLA et, en général, rien ne s'opposera à ce que vous le deveniez.

Porter Airlines has never asked for membership in our organization, either as a national carrier or as an affiliated associate member carrier. By the way, the associate member category is much broader in terms of the criteria. It is less prescriptive in terms of the criteria. Tomorrow, Porter could call us and say, "Listen, I would like to sit in and be an associate member of your group and follow what you are doing and maybe support you." However, we have never received that call. I will not put myself in Bob Deluce's shoes and determine if he should make that call. I believe Porter is a member of ATAC and sit on the board. It is quite possible that Porter is fully satisfied with how things are working on ATAC at this point.

Senator MacDonald: Are there any of those criteria that do not apply to them or that they do not satisfy?

Mr. Petsikas: Do you mean in terms of the national carrier?

Senator MacDonald: I mean in terms of the criteria for being a member of the organization.

Mr. Petsikas: I apologize because I do not have a copy of our bylaws with me. I will have to check. For sure, there would be no problem for them becoming an associate member. As to a full national voting member, with your permission, we will have to check. I am looking at our national operations director. She will be happy to send you a copy of those criteria in our bylaws. I know the type of operation that Porter has. Off the top of my head, I believe they could satisfy those, but we will send you the criteria.

Senator MacDonald: When the organization was set up initially, were invitations sent out to all of the airlines operating in Canada to become members or associate members? Were they invited? Were Air Transat and WestJet invited?

Mr. Petsikas: At the time, certain airlines indicated an interest — we were all members of ATAC — to perhaps explore a new initiative in terms of trade representation. Those airlines got together and formed the nucleus of what is today the NACC, the four founding members. We did not send out invitations to others.

One of the sensitivities we had is that we were not necessarily looking to poach and grab member airlines from ATAC, because it was not in our interest to weaken ATAC or to try to take over their membership.

We determined that ATAC had a corporate governance structure that was good for what they did. They have a wide representation at flight schools, small regional carriers, charter operators, et cetera, which is great. We decided we wanted an association focused primarily on the issues that affect the large domestic and international operators here in Canada. That is generally who you see before you in terms of the airlines

Porter n'a jamais demandé à devenir membre de notre organisation, pas plus en qualité de transporteur national qu'en qualité de membre affilié. Soit dit en passant, pour la catégorie des membres associés, les critères sont beaucoup plus souples. Ils sont moins exigeants. Demain, Porter pourrait nous appeler pour faire partie de notre association en qualité de membre associé afin de suivre nos travaux et éventuellement de nous soutenir. Cependant, personne de la compagnie ne nous a appelés. Je ne vais pas me mettre dans les souliers de Bob Deluce pour vous dire s'il devrait nous appeler. Je crois savoir que Porter est membre de l'ATAC et qu'elle siège au conseil. Il est fort possible que la compagnie soit pleinement satisfaite de la façon dont les choses se déroulent à l'ATAC pour l'instant.

Le sénateur MacDonald : Est-ce qu'un de vos critères ne s'applique pas à Porter ou la compagnie ne répond-elle pas à tous les critères établis?

M. Petsikas : Vous voulez parler de la catégorie des transporteurs nationaux?

Le sénateur MacDonald : Je parle des critères exigés pour devenir membre de votre organisation.

M. Petsikas : Excusez-moi, parce que je n'ai pas copie de notre règlement intérieur. Il va falloir que je vérifie. Une chose est sûre, rien ne s'opposerait à ce que Porter devienne membre associé. Toutefois, si vous me le permettez, nous allons d'abord vérifier ce qu'il en est pour la catégorie de membre national votant. Je jette un coup d'œil du côté de notre directrice nationale des opérations qui se fera plaisir de vous envoyer une copie de nos règlements intérieurs qui précisent les critères en question. Je connais les opérations de Porter et je peux vous dire a priori que la compagnie se conforme aux critères établis, mais nous allons tout de même vous faire parvenir les critères en question.

Le sénateur MacDonald : Quant votre organisation a été mise sur pied, avez-vous invité toutes les compagnies aériennes exploitant des services au Canada à devenir membres à part entière ou membres associés? Avez-vous lancé des invitations? Est-ce qu'Air Transat et WestJet ont été invitées?

M. Petsikas : À l'époque, certaines compagnies aériennes se sont dites intéressées — nous étions alors tous membres de l'ATAC — à étudier une nouvelle forme de représentation commerciale. Ces compagnies aériennes se sont regroupées pour former le noyau de ce qui allait devenir le CNLA grâce à l'impulsion des quatre membres fondateurs. Nous n'avons invité personne d'autre.

Nous devons nous garder de marauder les compagnies aériennes membres de l'ATAC pour les attirer à nous parce qu'il n'était pas de notre intérêt d'affaiblir l'ATAC ou d'essayer de lui prendre des membres.

À l'époque, nous nous sommes dit que la structure de gouvernance de l'ATAC était bonne pour ce que faisait l'association. Elle est très représentative des écoles de pilotage, des petits transporteurs régionaux, des exploitants de services de frètement et ainsi de suite, ce qui est parfait. Nous, nous nous sommes dit que nous voulions créer une association s'intéressant tout particulièrement aux enjeux qui concernent les grands

represented here today. There was no attempt to exclude or say this is our little club. There was an attempt to say we think we need something with a better fit, and we want to dedicate more of our resources to dealing with our specific issues. At ATAC, it was more of a diversified approach in terms of the membership and their specific interest, which is perfectly legitimate. We wish them luck. They are doing well, and it is a perfectly legitimate operation and we have no problem with it.

Senator MacDonald: Would you not want to encourage a carrier like Porter to become part of your group? Would it not strengthen your group?

Mr. Petsikas: I will defer the question. You might want to ask that question of Mr. Deluce. I cannot speak to his interests. As I said, he may be very happy with the service and representation he has at ATAC. I cannot sit here today and say whether he should apply to the NACC for membership. I respectfully recommend you might want to ask him that question directly. If for any reason he feels that, no, he would like a change in his life as well, then, as I said, we would be happy to entertain any interests he may or may not have to join our group. I cannot tell you today that he should call us.

Senator MacDonald: I am not sure if my question was completely answered, but thank you.

Senator Frum: Thank you for your interesting presentation. When you send us the supplementary numbers that Senator Housakos asked for about domestic comparisons, I would also be interested in the example you gave about Beijing to Seattle versus Beijing to Vancouver costs. That is a big issue. You mentioned the trends on tourism. Do you see a direct link between the decline of tourists and the increase in landing fees? Can you chart that decline?

Mr. Petsikas: I am not an expert on tourism trends in Canada. We work with the Tourism Industry Association of Canada. David Goldstein can give you a good idea as to why we are seeing numbers dropping in terms of inbound tourism. Let us be clear. A lot of that was due to the advantage we had with the Canadian dollar. A lot of the drop in aggregate numbers comes from cross-border, which is no longer there. We cannot blame it all on our landing fees issues.

We are working with TIAC to focus policy recommendations on aviation-related and aviation-based travel and tourism. We have identified the cost issue and the hassle factor, for example, in terms of customs border control security, et cetera. TIAC has identified issues such as the GST rebate for passengers whereby people from abroad used to be able to apply for rebate of their VAT, value added tax when they purchased items. It became a complicated process and was cancelled for a time, but it was

transporteurs intérieurs et internationaux du Canada. Ces grands transporteurs sont essentiellement représentés par notre association. Nous n'avons pas voulu exclure qui que ce soit ni devenir un petit club exclusif. Nous avons voulu créer une organisation qui corresponde mieux à ce que nous faisons et nous avons voulu consacrer davantage de ressources à des dossiers bien précis. L'approche de l'ATAC était beaucoup plus diversifiée tant en ce qui concernait sa composition que l'intérêt de ses membres, ce qui est tout à fait légitime. Nous lui souhaitons bonne chance. L'ATAC fait du bon travail, c'est une organisation tout à fait légitime et elle ne nous cause aucun problème.

Le sénateur MacDonald : Vous n'auriez pas envie d'inciter un transporteur comme Porter à faire partie de votre groupe? Ne viendrait-il pas renforcer votre groupe?

M. Petsikas : Je préfère ne pas répondre à cette question que vous devriez poser à M. Deluce. Je ne peux pas parler en son nom. Comme je le disais, il est peut-être très heureux du genre de service et de représentation qu'il obtient à l'ATAC. Je n'ai pas à venir vous dire, aujourd'hui, qu'il devrait demander à devenir membre du CNLA. Je vous invite, respectueusement, à lui poser directement cette question. Si, pour une raison ou une autre, il estime en être au stade où il veut changer quelque chose dans sa vie, alors, comme je l'ai disais, nous serions heureux de donner suite à son désir de se joindre à nous, mais peut-être préférera-t-il ne pas le faire. Je ne vais pas vous dire aujourd'hui qu'il devrait nous appeler.

Le sénateur MacDonald : Je ne crois pas que vous ayez entièrement répondu à ma question, mais je vous remercie.

Le sénateur Frum : Merci beaucoup pour votre intéressant exposé. Quand vous nous ferez parvenir les autres données réclamées par le sénateur Housakos au sujet des comparaisons au niveau intérieur, j'aimerais avoir plus de précisions relativement, par exemple, aux différences de coûts entre la desserte Beijing-Seattle et Beijing-Vancouver. C'est un grand problème. Vous avez parlé des tendances en tourisme. Voyez-vous un lien direct entre la diminution du nombre de touristes et l'augmentation des taxes d'atterrissage? Pouvez-vous nous décrire ce déclin?

M. Petsikas : Je ne suis pas expert des tendances touristiques au Canada. Nous collaborons avec l'Association de l'industrie touristique du Canada, l'AITC. David Goldstein pourrait vous donner une bonne idée des raisons pour lesquelles le nombre de visiteurs en provenance de l'étranger est en train de diminuer. Soyons lucides. La faiblesse de notre devise nous a beaucoup avantagés dans le passé. Une grande partie de la diminution globale est attribuable à la baisse de fréquentation par les Américains. On ne peut pas tout mettre sur le compte de la taxe d'atterrissage.

Nous collaborons avec l'AITC pour recommander des stratégies touchant au transport et au tourisme dépendant de près ou de loin du transport aérien. Nous avons constaté des problèmes que nous attribuons aux coûts et au facteur contrariété, comme les contrôles douaniers. L'AITC a constaté d'autres problèmes, comme la disparition de la ristourne de la TPS grâce à laquelle les passagers pouvaient récupérer les montants versés en TPS au Canada sur leur TVA, taxe à la

brought back. I understand that it is a complicated thing to manage and many people do not bother. Visa and border control issues play a huge part as well. At times we have to tell our friends at TIAC to sit down and have a drink. What are they supposed to do? Mexico is a huge potential growth market, but Canada hit them with a visa issue two years ago because of a problem with asylum claims. We will have to figure out a way to better coordinate decisions taken in that respect by the Minister of Public Safety with other considerations. Clearly, we agree that we must protect our borders and ensure that people do not abuse our generous system. No one disagrees with that. However, it must be done in a way that mitigates the impact on our ability to attract tourists from these countries to Canada. They spend highly value-added tourism dollars in Canada.

Senator Frum: Landing fees will not be in the top 10 of the list of issues.

Mr. Petsikas: Our report will be coming out. If this meeting were a few days from now, I would have it with me to share with you.

Our report discusses many of the things that we have talked about today as top issues for aviation-based travel and tourism: Airport costs and fee structures, taxes, after-ticket taxes, and competitiveness in that respect. It is all in our report. It is not a detail.

Senator Frum: Taking the voluntary reduction in GHG emissions down to 28.6 per cent is extraordinary. Can you give me some detail on how that was accomplished?

Mr. Petsikas: I will begin the response but perhaps someone else will join in. The no-brainer is that we have invested a lot in fleet renewal in Canada, in particular Air Canada with its wide-body fleets; WestJet with its narrow body fleet, which is almost completely next generation 737s; and Air Transat is in the process over the next year and a half to transition to a much more efficient wide-body fleet. It is a simple case of investing in better cleaner burning technologies. We have worked at best practices in terms of the weight factor on planes. For example, we question what has to be on a plane and what does not have to be on a plane given that a heavier plane burns more fuel. That is particularly important when a barrel of oil costs \$160. No one had to keep telling us about the environment because it was a matter of dollars and cents to try to pay the bills without going bankrupt.

valeur ajoutée. La procédure est devenue très complexe et il a été décidé de la suspendre pendant un temps, avant de la remettre en œuvre. J'ai cru comprendre que ce programme est difficile à administrer et qu'il n'intéresse pas beaucoup de voyageurs. Et puis, il y a les problèmes liés aux visas et aux contrôles douaniers qui sont aussi très importants. Il nous arrive d'inviter nos amis de l'AITC à prendre un verre pour discuter un peu entre nous. Que sont-ils censés faire? Le Mexique est un marché qui présente un énorme potentiel de croissance, mais il y a deux ans, le Canada a décidé d'imposer un visa aux Mexicains à cause du problème des demandeurs d'asile. Nous allons devoir trouver une façon de mieux coordonner les décisions prises à cet égard par le ministre de la Sécurité publique en tenant compte d'autres aspects. Nous sommes évidemment d'accord avec la nécessité de protéger nos frontières et de veiller à ce que d'autres n'abusent pas de notre système généreux. Personne n'est en désaccord avec cela. Toutefois, il faut agir de façon à entraver le moins possible la capacité du Canada à attirer des touristes d'autres pays qui rapportent beaucoup au Canada grâce au tourisme à valeur ajoutée.

Le sénateur Frum : Les taxes d'atterrissage ne feront pas partie de votre liste des 10 problèmes les plus importants.

M. Petsikas : Nous allons produire un rapport à ce sujet et, si cette séance avait eu lieu plus tard, dans quelques semaines, j'aurais pu vous le communiquer à ce moment-là.

Dans ce rapport, il est question de la plupart des aspects dont nous avons parlé aujourd'hui, ceux qui arrivent en tête de liste pour les déplacements d'affaires et de loisir assurés par le transport aérien : coûts et structure tarifaire des aéroports, taxes, taxes sur le prix des billets et compétitivité à cet égard. Tout cela se trouve dans notre rapport, car ce n'est pas une mince affaire.

Le sénateur Frum : C'est extraordinaire que vous ayez volontairement décidé de réduire à 28,6 p. 100 vos émissions de GES. Pourriez-vous m'expliquer un peu comment vous y êtes parvenus?

M. Petsikas : Je vais commencer par vous répondre, mais quelqu'un d'autre pourrait décider d'intervenir. Il était logique que nous investissions dans le renouvellement de la flotte aérienne civile du Canada, surtout dans le cas d'Air Canada avec ses avions gros porteurs. WestJet exploite des avions moyens porteurs, presque tous de la prochaine génération de 737 et Air Transat est en phase de transition, qui se poursuivra pendant les 18 prochains mois, pour passer à des appareils gros porteurs beaucoup plus rentables. Il est simplement question d'investir dans de meilleures technologies, plus propres. Nous avons cherché à dégager les pratiques exemplaires pour calculer le coefficient de charge des avions. Par exemple, nous nous sommes demandé ce qu'il fallait emporter à bord et ce qu'il fallait surtout laisser derrière parce que plus un avion pèse lourd et plus il consomme de carburant. À l'heure où le baril de pétrole coûte 160 \$, ce genre de calcul est d'autant plus important. Personne n'a eu à nous parler d'environnement, parce que c'est une simple question de gros sous étant donné qu'il faut payer les factures sans risquer la faillite.

Senator Frum: You seem to have some trepidation about harmonizing standards with the United States. It seems that much of the work has been done. What is your position on the desirability of a policy that harmonizes our standards to the American standards?

Mr. Petsikas: I believe that Prime Minister Harper has said several times on the broader issues of the economy and our GHGs that North America is an integrated economy. As such, there is no way we can do things in Canada without having a keen eye on what is happening in the U.S. in terms of GHG reduction policies. We do not disagree with that.

In terms of our specific sector, there is a bit of a problem. As I mentioned, we have been aggressive in Canada in terms of our major airlines' fleet renewal. That is not the case with many of the major U.S. network carriers, who are due for major fleet overhauls. Some of their average fleet ages are very high. By renewing their fleets, airline industries can reach their targets. Canada's airline industry is already there, but is being told that it has to go even further. That is a tough one because much of that stuff is beyond our control. We always talk about investing in new technologies, such as biofuels. We want a more efficient air traffic control system, and we are working with NAV Canada in that respect. They are doing a good job in that respect; but a much lesser job than they are doing in Europe. I will not go into that because I do not have my blood pressure medication with me. I believe that answers your question on the issue of harmonization of standards with the U.S.

Senator Johnson: It is nice to see you this morning.

I would like to elaborate on foreign ownership limits. It has been suggested by some in the industry that fostering competition in Canada's market should be done by raising foreign ownership limits. Do you consider this a viable option for increasing domestic competition?

Mr. Petsikas: The Government of Canada has initiated a process whereby we would raise the foreign ownership limit to 49.9 per cent to harmonize with our partners in the European Union. That process is ongoing, although I understand it is under review. I believe the committee recently heard from officials at Transport Canada, who could provide updates on that. The NACC has worked with the government and the Canadian Transportation Agency to determine how that would translate into a workable regulatory regime in Canada. One problem is that the major airlines — Air Canada, WestJet and Air Transat — are all publicly traded companies with variable voting share structures in order to satisfy the existing 25 per cent limit while not cutting off the flow of capital. When you increase to 49 per cent and add the fact of certain countries having access

Le sénateur Frum : Je vous sens inquiet au sujet de l'harmonisation des normes avec les États-Unis. J'ai l'impression qu'une grande partie du travail est terminée. Estimez-vous souhaitable d'harmoniser nos normes sur les normes américaines?

M. Petsikas : Je crois savoir qu'à plusieurs reprises, au sujet de questions plus vastes touchant à l'économie et à nos émissions de gaz à effet de serre, le premier ministre Harper a déclaré que l'Amérique du Nord est une économie intégrée. Cela étant, il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire au Canada sans surveiller de près ce que font les États-Unis au chapitre de la politique en matière de réduction des GES. Nous ne sommes pas en désaccord avec cela.

Pour ce qui est de notre secteur en particulier, nous sommes confrontés à un certain problème. Comme je l'ai dit, les grandes compagnies aériennes canadiennes n'ont pas lésiné dans le renouvellement de leur flotte. Ce n'est pas le cas de la majorité des transporteurs américains exploitant d'importants réseaux qui n'ont d'autre choix que de renouveler une très grande partie de leur flotte. Certains de leurs appareils sont en effet très âgés. En renouvelant leurs flottes, les compagnies aériennes peuvent atteindre leurs cibles. L'industrie canadienne du transport aérien a déjà atteint le but, mais on nous dit qu'il va nous falloir aller encore plus loin. Ça ne sera pas facile parce que beaucoup de choses ne dépendent pas de nous. On parle toujours d'investissements dans les nouvelles technologies, comme les biocarburants. Nous, nous réclamons un système de contrôle de la circulation aérienne qui soit plus efficace et nous collaborons avec NAV Canada à cet égard. NAV Canada fait d'ailleurs un excellent travail à ce chapitre, mais traîne de l'arrière par rapport aux Européens. Je ne me lancerai pas sur ce sujet, parce que je n'ai pas mon médicament hypotenseur sur moi. Voilà, je crois, qui répond à votre question sur l'harmonisation des normes avec les États-Unis.

Le sénateur Johnson : Je suis heureuse de vous voir ce matin.

J'aimerais que nous élaborions un peu sur la question des restrictions à la propriété étrangère. Des intervenants de l'industrie ont suggéré qu'il serait possible de stimuler la concurrence sur le marché canadien en haussant le plafond de la propriété étrangère. Estimez-vous que cela soit viable pour stimuler la concurrence intérieure?

M. Petsikas : Le gouvernement du Canada a entamé un processus consistant à augmenter le pourcentage de propriété étrangère pour le faire passer à 49,9 p. 100 et ainsi l'harmoniser avec ce que font nos partenaires de l'Union européenne. Le processus est enclenché, même si je crois savoir qu'il fait l'objet d'un examen. Je crois que le comité a récemment accueilli des fonctionnaires de Transports Canada qui pourraient faire le point sur cette question. Le CNLA a collaboré avec le gouvernement et l'Office des transports du Canada afin de déterminer comment traduire tout cela en un régime de réglementation exploitable au Canada. L'un des problèmes, c'est que les grandes compagnies aériennes — Air Canada, WestJet et Air Transat — sont toutes cotées en bourse et qu'elles ont adopté des structures variables pour leurs titres assortis d'un droit de vote afin de satisfaire à la

to it while others do not have access, which is what the government is talking about, it becomes a complex file. We are working towards that. We have no problem with increasing to 49.9 per cent if it will work.

Senator Johnson: Do competitors have to be Canadian owned to serve Canadians best?

Mr. Petsikas: Normally, our support for the 49.9 per cent ownership limit includes the fact that effective control remains firmly in Canadian hands. While we would be happy to support an increase in voting equity in foreign hands up to and including 49.9 per cent, it would have to come with strong controls in respect of effective ownership and control of the airline. That is the important quid pro quo on that file.

Senator Johnson: You talked about advocating for a comprehensive review of direct and indirect taxes, fees and charges imposed by the various governments on our passengers. You suggested that the question is why we have this double form of taxation in an area that pays its own way without taxpayer money and actively supports economic growth and tens of thousands of jobs. Will you elaborate on that for the committee's study?

Mr. Petsikas: There are two objectives in Professor Lazar's report. The first objective was to underline the fact that we are not in business only for ourselves. We are in business for Canada because we connect this great nation; and I will not cite any of the distance clichés.

Canada needs its air transport system, period. It is not a luxury. We are important to the system and we are major facilitators of other forms of economic activity and productivity. For example, a business person in Toronto can take a flight to Vancouver early in the morning, attend a meeting, have lunch, get back on an airplane and be back at home in time for bed in Toronto. That is a long and tiring day, but that person has been very productive as opposed to spending a long time transiting through various airports. We improve productivity as best we can under the current cost structure.

We are supporters and facilitators of trade and commerce and exports and imports of goods and services and people travelling. Our industry produces externalities or catalytic effects in the greater economy. In taxing that industry on top of everything else, you are shooting yourself in the foot because you are removing our ability to better support the development of economic

limite des 25 p. 100 sans pour autant bloquer l'apport de capitaux. Si vous portez le plafond à 49 p. 100 et limitez l'accès à certains pays uniquement, mais l'ouvrez à d'autres, ce que le gouvernement envisage de faire, vous vous retrouverez avec une formule complexe. Toutefois, nous travaillons dans ce sens et nous n'avons rien contre le fait de porter le plafond à 49,9 p. 100 si ça peut fonctionner.

Le sénateur Johnson : Est-ce que les concurrents devront être détenus par des intérêts canadiens pour que les Canadiens soient bien servis?

M. Petsikas : Normalement oui. Nous appuyons l'idée consistant à faire passer la restriction de la propriété étrangère à 49,9 p. 100 à condition que le contrôle demeure effectivement et résolument entre des mains canadiennes. Nous serions très heureux d'appuyer une augmentation de la participation étrangère avec droit de vote jusqu'à hauteur de 49,9 p. 100, mais il faudrait alors que des intérêts canadiens soient dominants sur les plans de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes. C'est là une importante contrepartie dans ce dossier.

Le sénateur Johnson : Vous avez soutenu qu'il fallait réclamer la tenue d'un examen poussé des taxes, des redevances et des charges d'exploitation, directes et indirectes, facturées aux passagers par les divers ordres de gouvernement. Vous avez laissé entendre qu'il fallait se demander pourquoi on applique cette double taxation à un secteur qui assume pourtant la totalité de ses coûts sans recourir à l'aide de l'État et qui soutient activement la croissance économique de même que des dizaines de milliers d'emplois. Pourriez-vous nous en dire un petit peu plus à ce sujet aux fins de notre étude?

M. Petsikas : Le rapport du professeur Lazar devait obéir à deux objectifs. Premièrement, il était question de souligner le fait que nous ne sommes pas en affaires uniquement pour nous-mêmes. Nous sommes en affaires pour servir le Canada, parce que nous nous sommes un vecteur de liaison dans ce grand pays et je ne vais pas invoquer le vieux cliché des distances qui caractérisent notre territoire.

Le Canada a besoin de son système de transport aérien, un point c'est tout. Ce n'est pas un luxe. Nous sommes importants pour le système et nous sommes un rouage important pour les autres formes d'activités et de productivité économiques. Par exemple, un homme ou une femme d'affaires de Toronto peut prendre un vol à destination de Vancouver tôt le matin, assister à une réunion, prendre un repas sur place, reprendre l'avion pour Toronto et se retrouver à la maison à temps pour se mettre au lit. Certes, c'est alors une journée longue et fatigante, mais cette personne aura été très productive et n'aura pas eu à passer de longues heures en transit dans des aéroports différents. Nous améliorons la productivité du mieux que nous le pouvons en fonction de l'actuelle structure de coûts.

Nous appuyons et facilitons les échanges internationaux, le commerce, les exportations et les importations de biens et de services et le déplacement des personnes. Quand on songe à l'économie en général, notre industrie produit des externalités ou des effets catalytiques. En la surtaxant, on se porte tort parce qu'on lui ampute sa capacité à appuyer l'essor économique, la

activity, growth and competitiveness, which we need here in Canada. The competitiveness agenda is far up on the government's priority list.

Do not do that on the front end with input taxes. You can do it on the back end with greater consumption taxes because of the greater overall economic activity that is produced.

That should be the theory. I am not an economist; I just play one on TV. Economists like to use the "S" word, which gives us shivers. The "S" word is "subsidies." They say that, rather than taxing, the government should subsidize these industries. We are not saying that, but we are saying to stop the other drain in terms of the costs you are pulling out of the system. At least on the fiscal policy end it is cost neutral, and then we will go at it in terms of being better able to support development of the external effects that we are talking about

Senator Johnson: Our study is timely then.

Mr. Petsikas: It is very timely. I am pleased that the Minister of Transport will appear before you to look at some of these issues. We are pleased to hear that from him. We know it is not an easy sell in a time when you are facing serious fiscal challenges with major deficits. However, we are willing to promote this as a serious argument to be considered.

Ms. Logan: I will add something about the contribution that the airlines make in moving goods as well as people. We move a significant amount of goods around the country. There are huge rail and trucking networks in Canada, but the airlines have a particular role to play in moving perishable goods in a time sensitive manner. We make high-value shipments, including live animals. We take millions of kilograms of lobster from Atlantic Canada to the Asian and Europe markets. We carry vaccines. We carry fresh flowers from South America to North America. We carry a lot of produce.

An important aspect of the cargo market is done by the airlines, and that needs to be included in your study. It is a huge enabler of Canadian industries, as importers and exporters, as well as enabling Canadian consumers to sustain the standard of living to which we have become accustomed.

Senator Johnson: That is critical, especially the fresh flowers to Winnipeg in February.

Mr. MacKenzie: Going back to the earlier question about whether reducing costs would benefit the public in general, price is very inelastic. Our ability to raise and lower fares will directly impact load factors and yields, et cetera. Removing costs from the structure will result in more people travelling due to lower fares.

croissance et la compétitivité dont nous bénéficions au Canada. L'amélioration de la compétitivité se trouve d'ailleurs en tête de liste des priorités du gouvernement.

Ne taxez pas les intrants. Vous pouvez, en revanche, taxer les extrants, la consommation, et profiter du regain d'activité économique ainsi généré.

Ça, c'est la théorie. Je ne suis pas économiste, je ne fais qu'en incarner un à la télévision. Les économistes se plaisent à employer des mots qui sont tabous pour nous, comme subventions. Ils disent que, plutôt que de taxer certaines industries, le gouvernement devrait les subventionner. Ce n'est pas ce que nous disons, mais nous demandons plutôt d'arrêter l'hémorragie occasionnée par les coûts imposés au système. La politique fiscale, elle au moins, n'entraîne pas de coûts et il suffit de veiller à ce qu'elle soit favorable aux effets externes dont nous parlons.

Le sénateur Johnson : Donc, notre étude arrive à point nommé.

M. Petsikas : Tout à fait. Je suis heureux de savoir que le comité va accueillir le ministre des Transports pour examiner avec lui certaines de ces questions. Nous serons heureux d'entendre cela de sa bouche. Nous savons que cette idée n'est pas facile à faire passer à une époque où nous sommes confrontés à de graves difficultés financières à cause de déficits importants. Il demeure que nous sommes prêts à soutenir auprès de qui voudra bien l'entendre que c'est une solution sérieuse qu'il vaut la peine d'envisager.

Mme Logan : J'ajouterai une chose en ce qui concerne la contribution des compagnies aériennes en matière de transport de fret et de personnes. Nous déplaçons d'énormes quantités de marchandises au Canada. Les chemins de fer et l'industrie du camionnage jouent un rôle important au Canada, mais les compagnies aériennes occupent une place tout à fait particulière dans l'acheminement de denrées périssables qui exigent un transport rapide. Nous effectuons des transports de grande valeur, y compris d'animaux vivants. Nous acheminons des millions de kilogrammes de homard du Canada atlantique vers les marchés d'Asie et d'Europe. Nous transportons des vaccins. Nous transportons des fleurs coupées d'Amérique du Sud vers l'Amérique du Nord. Nous acheminons ainsi beaucoup de produits.

Une grande partie du fret est transportée par avion et vous devez inclure cet aspect dans votre étude. Les transporteurs aériens sont un formidable outil au service des industries canadiennes, des importateurs et des exportateurs, tout autant que des consommateurs canadiens à qui il permet de maintenir un niveau de vie auquel ils se sont habitués.

Le sénateur Johnson : Tout ça est essentiel, surtout les fleurs coupées livrées à Winnipeg en plein mois de février.

M. MacKenzie : Pour en revenir à la question de tout à l'heure qui visait à déterminer si une diminution des charges d'exploitation peut bénéficier au public en général, il faut dire que les prix sont particulièrement inélastiques. Notre capacité à les augmenter et à les diminuer a une incidence directe sur le

In addition to generating a public benefit, the government will generate more taxes through more people travelling because lower fares are available. We would all generate value.

Senator Kochhar: Are cargo landing fees the same as passenger landing fees? If they are too high, cargo will become very expensive.

Mr. Petsikas: It depends on the airport. Pearson has made a conscientious effort in the last while to reduce cargo landing fees in order to stimulate cargo traffic at the airport. I am not sure of the success of that initiative, but that airport has made that effort to attract more cargo traffic. It is done on an airport-specific basis, but Pearson has said that we should make it more attractive for cargo to come here.

Senator Cochrane: Could they not do the same for passenger fees?

Mr. Petsikas: I would love them to lower fees for passengers. The question is their ability to do so. Using Pearson Airport as an example again, unfortunately Pearson has almost \$7 billion of debt. I do not know what that comes to on a monthly or yearly basis, but these are high fixed costs. They have to pay almost \$170 million of ground rent, and they have to recover that. They have payment in lieu of taxes to local municipalities as well as their O&M to run their operation.

We would all love them to take 20 per cent off of landing fees, but they would end up short and be unable to cover their costs. Unfortunately, they are a residual single-till operation and they have to recover every cent.

Senator Kochhar: Can high volume compensate for some of that?

Mr. Petsikas: Obviously the higher the volume the lower the overall unit cost. We are working with every airport in the country to explore ways to develop new traffic. It is in our interest to do so. This is why we are worried about cross-border leakage. We have built these infrastructures in Canada. We have spent our money as users of the system to build what are now world-class airports, and now 40 per cent of the licence plates parked at Buffalo airport are from Ontario.

Senator Johnson: The same is true in Minneapolis.

Mr. Petsikas: People will go to the trouble of driving two hours. I would understand if Pearson was a disaster that people hated to walk through. Pearson is a great airport. It is a magnificent structure and I love to go through it. However,

coefficient de remplissage, sur le rendement et sur le reste. La diminution des coûts d'exploitation entraîne une augmentation du nombre de voyageurs aériens sous l'effet de la baisse des tarifs. Outre que cela est avantageux pour le public, le gouvernement dégage alors davantage de taxes puisque de plus en plus de personnes voyagent, justement grâce à des tarifs plus bas. Nous y gagnons tous.

Le sénateur Kochhar : Les taxes d'atterrissage pour le fret sont-elles les mêmes que celles exigées pour le transport de passagers? Si elles sont trop élevées, le fret risque de devenir très coûteux.

M. Petsikas : Cela dépend des aéroports. Ces derniers temps, Pearson s'est efforcé de réduire les taxes d'atterrissage pour le fret afin de stimuler ce genre de trafic à l'aéroport. Je ne suis pas certain dans quelle mesure l'entreprise est payante, mais cet aéroport a fait des efforts pour attirer davantage de trafic de fret. Ce genre d'initiative est propre à chaque aéroport, mais la direction de Pearson a déclaré qu'elle rendrait les conditions plus attrayantes pour le transport de fret.

Le sénateur Cochrane : Les aéroports ne pourraient-ils pas faire la même chose du côté des redevances pour le transport de passagers?

M. Petsikas : J'aimerais beaucoup qu'ils le fassent. La question est de savoir s'ils sont en mesure de le faire. Pour en revenir à l'exemple de Pearson, cet aéroport a malheureusement une dette de près de 7 milliards de dollars. Je ne sais pas à quoi cela correspond sur une base mensuelle ou annuelle, mais c'est un coût fixe très élevé. L'aéroport doit payer près de 170 millions de dollars en loyer et il doit récupérer cette somme par ailleurs. De plus, Pearson fait un versement tenant lieu d'impôt aux municipalités, et c'est sans compter ses coûts de fonctionnement et d'entretien.

Nous adorerions que tous les aéroports réduisent leurs taxes d'atterrissage de 20 p. 100, mais ils seraient alors à court d'argent et incapables de couvrir leurs frais de fonctionnement. Malheureusement, ils n'ont pas d'autre source de revenu et doivent aller chercher chaque petit cent possible.

Le sénateur Kochhar : Le volume pourrait-il permettre de compenser une partie de ce manque à gagner?

M. Petsikas : Il est évident que, plus le volume est important, moins les coûts unitaires le sont. Nous collaborons avec chaque aéroport au Canada pour chercher des façons d'attirer plus de trafic. Nous avons intérêt à y parvenir. Voilà pourquoi le déport d'une partie des voyageurs sur les États-Unis nous inquiète. Nous avons bâti toutes ces infrastructures au Canada, nous avons cotisé au fonctionnement du système en tant qu'utilisateurs pour construire des aéroports de classe internationale, tout ça pour constater que 40 p. 100 des plaques minéralogiques des véhicules stationnés à l'aéroport de Buffalo sont ontariennes.

Le sénateur Johnson : C'est la même chose à Minneapolis.

M. Petsikas : Les gens acceptent l'idée de devoir conduire pendant deux heures. Je comprendrais si Pearson était une véritable catastrophe pour le public voyageur. Or, Pearson est un grand aéroport. C'est une structure magnifique que j'aime

people are voting with their feet on the basis that the cost is too high compared to what they can get elsewhere. We have to address those structural issues quickly.

Senator Cochrane: Unlike Canadian national ports, airport authorities do not have legislation to govern their operations. Rather, they are subject to ground leases that are audited by Transport Canada. In your opinion, would airports be better governed through legislation that clearly sets out the responsibilities of airport authorities?

Mr. Petsikas: The government tried that a few years ago with Bill C-20. Unfortunately, everyone found something they did not like about it, including the airports and the airlines.

In terms of a national comprehensive governance structure, I am not unsympathetic to what you are saying. However, it is something that must be done in a way that achieves our objectives. Obviously we want to have well-run airports that are accountable to users. Airports, on the other hand, do not want to be caught under a governance process that may or may not make their lives a hell of a lot more complicated and a lot more expensive in terms of administrative costs, which they rightly pointed out under Bill C-20 would be costly overhead for them. You have to do it in a balanced way.

I do not know if we have found that balance. We can always have that discussion. I am certainly not here to speak on behalf of the Canadian airports. I am sure their council would be happy to discuss that issue with this committee.

In terms of airlines, we are not looking to run airports. We are looking to work with airports, to have accessible, both physically and economically, affordable well-run airports that support our services, and obviously provide our passengers with the support and convenience that they need to get where they are going.

Other than that, we can talk in terms of what you may or may not like to see in some legislation. I cannot tell you what I can put in there because the airports will not agree. Again, I want to avoid a lot of the time we have wasted, which is essentially just battling it out on these sorts of things when, in the end, I would prefer to be more productive and work with our airport colleagues and focus on practical issues and problems. A good example of that is what we are doing with the cost structure, where we are all agreed that this is a problem for airports and it is a problem for airlines. We will work together to try to fix that problem.

Senator Cochrane: It is also a problem for passengers.

beaucoup fréquenter. Il demeure que les gens montrent leur désaccord en désertant cet aéroport à cause des coûts trop élevés, par rapport à ce qu'ils obtiennent ailleurs. Nous devons rapidement nous attaquer à ces problèmes d'ordre structurel.

Le sénateur Cochrane : Contrairement aux ports nationaux du Canada, les autorités aéroportuaires ne sont pas encadrées par une loi. Elles sont plutôt soumises à des baux fonciers qui sont vérifiés par Transports Canada. Pensez-vous que les aéroports seraient mieux administrés s'ils étaient régis par une loi établissant clairement les responsabilités des autorités aéroportuaires?

M. Petsikas : Le gouvernement s'y est essayé il y a quelques années avec le projet de loi C-20. Malheureusement, tout le monde y est allé de sa critique, y compris les aéroports et les compagnies aériennes.

Pour ce qui est de la mise en œuvre d'une structure de gouvernance globale à l'échelle nationale, je ne suis pas contre ce que vous proposez. Toutefois, nous devons nous y prendre de façon à réaliser nos objectifs. Nous voulons évidemment que les aéroports soient bien administrés et qu'ils soient comptables envers les usagers. De leur côté, les aéroports ne veulent pas se retrouver empêtrés dans un processus de gouvernance susceptible de leur empoisonner la vie, de la compliquer davantage à cause de coûts administratifs plus élevés qui, comme ils l'ont très justement souligné à propos du projet de loi C-20, se transformeraient pour eux en frais généraux très élevés. Il faut trouver une approche équilibrée.

Je ne sais pas si nous sommes parvenus à cet équilibre. Nous pourrions toujours avoir ce genre de discussion et je ne suis certainement pas ici pour m'exprimer au nom des aéroports canadiens. Je ne doute pas que le conseil sera heureux de parler d'une telle question avec votre comité.

Nous sommes des compagnies aériennes et nous ne nous occupons pas de l'administration des aéroports. En revanche, nous collaborons avec les aéroports de sorte qu'ils soient accessibles, physiquement et économiquement, et qu'ils soient bien administrés pour appuyer les services que nous offrons et, évidemment, pour offrir à nos passagers le genre de soutien et de commodités dont le voyageur a besoin dans ses déplacements.

Sinon, nous pourrions toujours parler de ce que vous aimeriez inscrire ou ne pas inscrire dans une mesure législative. Personnellement, je ne vais pas vous dire ce que j'aimerais y voir, parce que les aéroports ne seraient pas d'accord. Je ne veux plus perdre du temps, comme cela nous est arrivé, en nous chamaillant sur ce genre de choses quand, en fin de compte, je préfère être plus productif en travaillant avec nos collègues des administrations aéroportuaires sur des enjeux et des problèmes pratiques. Ce que nous faisons à propos de la structure de coûts est un bon exemple de ce genre d'exercice, puisque nous convenons tous qu'il s'agit d'un problème pour les aéroports et pour les compagnies aériennes. Nous allons collaborer ensemble pour essayer de le régler.

Le sénateur Cochrane : C'est aussi un problème pour les passagers.

Mr. Petsikas: Absolutely, it is a problem for passengers.

Senator Housakos: In 2008, the Government of Canada announced the Flight Rights Canada program, in order to strengthen and protect passenger rights. Has that been working well? Has it been sufficient in protecting passenger rights, and how does it compare to the previous system, with an ombudsman or commissioner, in relation to passengers' rights?

Mr. Petsikas: Flight Rights Canada's guidelines worked well enough that we decided to adopt them and put them into our contracts of carriage as legally enforceable obligations. You are talking about voluntary guidelines that Minister Cannon, at the time, had introduced. As you may or may not know, last year we took the initiative, as the foreign NACC airlines, to say that we think these are reasonable in terms of their scope. We think they are reasonable in terms of the balance between the consumer interests and making sure that airlines are able to run the system, to the point where we said they are going into our contracts of carriage through our tariffs. They are legally enforceable by the CTA, and, as such, to my understanding, they have worked well. I do not have statistics for myself or certainly not for other carriers in terms of how many complaints they might sort out or how many times we have had to refer to the provisions, but my understanding is it is a good framework and has been used as a model.

I sit on an IATA industry affairs committee which brings together airlines from around the world. I can tell you, especially the European carriers, and of course, now the U.S. carriers that are looking at onerous passenger rights legislation, our approach was seen as a bit of a model. We said this is carriers taking responsibility; they are not being forced anywhere. They are basically coming to the plate and saying that we will make it right if it does not go as well as possible. If not, you will have recourse somewhere.

This as opposed to prescriptive, heavy-handed in some cases, legislation, which — take your pick — if that is the sort of thing you like, fine. We do not think it works particularly well. We think it is a flexible approach. You will forgive me if I say we like it.

Senator Housakos: Your answers have been informative this morning. I thank you very much.

Mr. Petsikas: I thank you.

The Chair: On behalf of the committee, Mr. Petsikas, I want to thank you. As you can see, there is strong interest in this subject. We chose the subject because we felt there was a need for it. Quite

M. Petsikas : Tout à fait, c'est aussi un problème pour les passagers.

Le sénateur Housakos : En 2008, le gouvernement du Canada a annoncé sa stratégie intitulée Droits des voyageurs aériens Canada destinée à renforcer et à protéger les droits des passagers. Cette stratégie a-t-elle donné de bons résultats? A-t-elle permis de protéger les droits des voyageurs aériens et quelle amélioration représente-t-elle par rapport au passé, à l'époque où il y avait un ombudsman ou un commissaire?

M. Petsikas : Les lignes directrices relatives aux droits des voyageurs aériens ont tellement bien fonctionné que nous avons décidé de les adopter et de les inscrire dans nos contrats de transport pour en faire des instruments ayant force de loi. Vous voulez parler des lignes directrices d'adoption volontaire que le ministre Cannon avait présentées quand il était aux Transports. Vous ne le savez peut-être pas, mais l'année dernière les compagnies aériennes internationales membres du CNLA ont déclaré que ces lignes directrices avaient une portée raisonnable. Nous estimons qu'elles sont raisonnables parce qu'elles correspondent à un équilibre entre les intérêts des clients et les moyens accordés aux compagnies aériennes pour qu'elles puissent exploiter leur réseau. D'ailleurs, nous avons décidé de les inscrire dans les contrats de transport accompagnant les billets d'avion. Il s'agit d'instruments ayant force de loi dont l'OTC peut exiger le respect, et je crois savoir que le résultat est satisfaisant. Je n'ai pas les statistiques en ce qui me concerne et certainement pas en ce qui concerne les autres transporteurs quant au nombre de plaintes reçues ou au nombre de fois où il a fallu recourir aux dispositions prévues, mais je crois savoir que ce cadre est satisfaisant et qu'il a servi de modèle.

Je siège au comité des affaires de l'industrie de l'IATA où sont représentées les compagnies aériennes du monde entier. Je peux vous affirmer qu'aux yeux des transporteurs européens, tout particulièrement, mais aussi, désormais, aux yeux des transporteurs américains qui vont être soumis à une loi très astreignante en matière de droits des voyageurs aériens, que notre approche est vue comme un modèle. Nous prétendons que ce sont les transporteurs qui assument cette responsabilité, rien ne les y contraint. Ils s'engagent à faire en sorte que les choses fonctionnent quand tel n'est pas le cas. En cas de problème, le voyageur a un recours.

Cette formule est à l'opposé d'une loi prescriptive, voire parfois sévère, qui peut très bien fonctionner si c'est ce que vous préférez, mais c'est à vous de choisir. Nous, nous pensons que ça ne donne pas particulièrement de bons résultats. Nous pensons qu'il faut adopter une approche souple. Vous m'excuserez si je vous dis que nous aimons cette formule.

Le sénateur Housakos : Vos réponses nous ont beaucoup appris et je vous remercie beaucoup.

M. Petsikas : Merci.

Le président : Au nom du comité, monsieur Petsikas, je tiens à vous remercier. Comme vous le voyez, c'est un sujet qui nous intéresse beaucoup. Nous l'avons choisi parce que nous estimons

obviously, with the witnesses we have had so far, clearly there is a need.

We will have ATAC tomorrow night. We will be here in this same room at 6:45 p.m. Thank you very much.

If there is anything you want to add along the process that you think would be of interest to the members, the clerk will be happy to pass along whatever information you provide. You have already committed yourself to some numbers on cost comparisons between Canada and the U.S. We will be counting on you to follow our deliberations over the next few weeks.

Mr. Petsikas: Thank you for inviting us, and good luck with your work.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, October 27, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m. to continue its study of emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[Translation]

The Chair: Good evening. This is the fourth meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications devoted to our study of emerging issues in the Canadian airline industry. Our witnesses this evening represent the Air Transport Association of Canada.

[English]

Appearing on behalf the Air Transport Association of Canada are John McKenna, President and Chief Executive Officer; Bill Boucher, Vice-President, Flight Operations; and Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs.

[Translation]

I would like to remind you that this evening's proceedings are being televised.

Mister McKenna, please go ahead with your presentation, which will be followed by questions from Senators.

[English]

John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Good evening, ladies and gentlemen and members of the committee.

The Air Transport Association of Canada, ATAC, has represented Canada's commercial air transport industry for over 75 years. We have approximately 175 members engaged in

que ce genre d'étude s'imposait et, à entendre les témoins que nous avons accueillis jusqu'ici, il y avait effectivement un besoin sur ce plan.

Demain soir, nous accueillerons l'ATAC. Nous nous réunirons dans la même pièce à 18 h 45. Merci beaucoup.

Si vous estimez devoir ajouter quoi que ce soit qui serait susceptible d'intéresser les membres du comité, sachez que la greffière se fera un plaisir de nous transmettre les informations que vous lui communiquerez. Vous vous êtes déjà engagés à nous envoyer des comparaisons de coûts entre le Canada et les États-Unis. Nous comptons les recevoir pour alimenter nos discussions des prochaines semaines.

M. Petsikas : Merci beaucoup de nous avoir invités et bonne chance dans vos travaux.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 27 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Bonsoir. Nous voici rendus à la quatrième réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans le cadre de notre étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. Nous recevons ce soir des témoins représentant le Conseil national des lignes aériennes du Canada.

[Traduction]

Au nom de l'Association du transport aérien du Canada, nous accueillons John McKenna, président et chef de la direction; Bill Boucher, vice-président, Opérations aériennes, et Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.

[Français]

J'aimerais vous rappeler que la réunion de notre comité est télédiffusée ce soir.

Monsieur McKenna, la parole est à vous. Ensuite, nous passerons aux questions.

[Traduction]

John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada : Bonsoir, mesdames et messieurs les membres du comité.

L'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC, représente l'industrie canadienne du transport aérien depuis plus de 75 ans. Elle regroupe environ 175 compagnies membres

commercial aviation, operating in every region of Canada and providing service to a large majority of the more than 600 airports in the country.

Our members include Air Georgian from Mississauga; Air North from Whitehorse; Air Tindi from Yellowknife; Alta Flights from Edmonton; Bearskin Airlines from Sioux Lookout; Buffalo Airways from Yellowknife; Calm Air International from Thompson; Canadian North from Yellowknife; Cargair from St-Hubert; First Air from Ottawa; Flair Airlines from Kelowna; Grondair from St-Frederic; KD Air from Port Alberni; Kelowna Flightcraft; London Air Services from Richmond, B.C.; National Helicopters from Kleinburg, Ontario; Nolinor Aviation from Mirabel; North Cariboo Flying Service from Fort St. John; Pacific Coastal Airlines from Richmond, B.C.; Porter Airlines from Toronto; Sunwing Airlines from Toronto; Transwest Air from Prince Albert, Saskatchewan; and Whistler Air Services, to name a few. Our membership also includes about 48 flight training organizations.

We appreciate the opportunity to appear before you today to address the important aspects of our industry that you have undertaken to study. Our industry has gone through heavy turbulence in the past decade, and we expect we are not quite yet out of the bad weather.

Air transport in Canada is entirely driven by the private sector, and its resilience is what has allowed it to struggle through these past few years. I should perhaps say that the most resourceful have managed to pull through. Canada 3000, Canada West Air, Canadian Airlines International, City Express, Greyhound Air, Jets Go, Harmony, Maestro, Nationair, Norontair, Pem Air, Roots Air, Royal Aviation, Torontair, Vista Jet, Sky Service Airlines, Zoom — all of these flight operators have gone under in the past 15 years.

Why has the Canadian aviation industry seen the loss of so many airlines? ATAC believes that Canadian air policy has played a significant role in their demise. We say this for many reasons.

First is government ground rent. Rent was imposed upon airport authorities privatized by Transport Canada in the mid-1990s. Although there has been a move by Transport Canada to reduce its take, Canadian airports currently pay in excess of \$300 million each year in rent. With the exception of two Third World countries, Canada is unique in extracting money from its airports.

The next issue is taxes. This July a new form of sales tax, the HST, began to apply to airline tickets and added yet again to the cost of air transportation.

In 2008, ATAC conducted a survey to rank the 175 security fees charged by governments and airports worldwide. At that time, Canada's security charge was the second-highest in the world, second only to the Netherlands. Today, ATAC estimates that the Canadian government's Air Travellers Security Charge is the highest in the world by a significant amount. This tax was

œuvrant dans l'aviation commerciale dans toutes les régions du Canada et desservant la grande majorité des plus de 600 aéroports canadiens.

Nous comptons parmi nos membres : Air Georgian de Mississauga, Air North de Whitehorse, Air Tindi de Yellowknife, Alta Flights d'Edmonton, Bearskin Airlines de Sioux Lookout, Buffalo Airways de Yellowknife, Calm Air International de Thompson, Canadian North de Yellowknife, Cargair de Saint-Hubert, First Air d'Ottawa, Flair Airlines de Kelowna, Grondair de St-Frederic, KD Air de Port Alberni, Kelowna Flightcraft, London Air Services de Richmond, en Colombie-Britannique, National Helicopters de Kleinburg, en Ontario, Nolinor Aviation de Mirabel, North Cariboo Flying Service de Fort St-John, Pacific Coastal Airlines de Richmond, Colombie-Britannique, Porter Airlines de Toronto, Sunwing Airlines de Toronto, Transwest Air de Prince Albert, Alberta, et Whistler Air Services, pour ne nommer que ceux-là. Notre membership inclut également 48 organismes de formation au pilotage.

Nous apprécions l'opportunité que vous nous accordez de vous entretenir aujourd'hui sur des aspects importants de notre industrie. Le transport aérien a traversé une période de turbulence sévère durant cette dernière décennie et nous craignons que le mauvais temps ne soit pas encore passé.

L'industrie du transport aérien repose entièrement sur le secteur privé et c'est son dynamisme qui lui a permis de traverser cette période difficile. Je devrais plutôt dire que les plus résistants ont réussi à traverser. Canada 3000, Canada West Air, Canadian Airlines International, City Express, Greyhound Air, Jets Go, Harmony, Maestro, Nationair, Norontair, Pem Air, Roots Air, Royal Aviation, Torontair, Vista Jet, Sky Service Airlines, Zoom. Ce sont toutes des sociétés aériennes qui ont disparu depuis 15 ans.

Pourquoi l'industrie canadienne du transport aérien a-t-elle assisté à la fermeture d'autant de compagnies de transport aérien? L'ATAC croit que la Politique canadienne du transport aérien a joué un rôle clé dans cette tragédie. Notre déclaration repose sur un certain nombre de facteurs.

D'abord le loyer des aéroports. Un loyer a été imposé aux aéroports privatisés par Transports Canada dans les années 1990. Quoique le ministère ait modéré quelque peu son appétit dernièrement, les aéroports paient encore plus de 300 millions de dollars par année en guise de loyer. À l'exception de deux pays du tiers monde, le Canada est le seul autre pays à réclamer un loyer de ses aéroports.

Il y a aussi les taxes. Le mois de juillet de cette année a vu une nouvelle taxe, la taxe de vente harmonisée, la TVH, qui s'applique désormais sur les billets d'avion et contribue à l'augmentation des coûts du transport aérien.

L'ATAC a réalisé une étude en 2008 sur les droits pour la sécurité du transport aérien exigés par les gouvernements et aéroports de 175 juridictions mondialement. Les DSPTA canadiens étaient alors les deuxièmes plus élevés au monde; seuls les Pays-Bas exigeaient des droits plus élevés. Aujourd'hui, l'ATAC estime que les Droits pour la sécurité des passagers du

increased by 53 per cent in this year's federal budget. Our numbers indicate that the federal government now collects over \$760 million each year from the Air Travellers Security Charge, way beyond Parliament's appropriation to the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, of \$473 million. We have asked repeatedly where the surplus of nearly \$300 million goes. There has not been an audit of that tax since 2004-05. We certainly feel that the paying public has the right to know what this money is being used for.

Fuel excise taxes continue to be levied at both the federal and the provincial levels, in spite of former Finance Minister Michael Wilson's promise years ago that this tax would be done away with after the introduction of the GST. Twenty years later, we are still paying the excise tax to the amount of \$100 million a year.

Clearly, the airline industry in Canada is not being nurtured, as a United Arab Emirates official indicated was the case on behalf of its airline. On the contrary, the Canadian government has ensured that the airline industry pays more than its fair share. In fact, the Canadian government extracts more than \$1 billion a year from air transport. In other words, not only do we have to be self-funded, but we are also required to support the federal budget. This adds to the cost of air travel, making it less competitive and hindering our ability to attract new customers and even retain our existing customers, who are attracted by the lower fares south of the border. There is little wonder so many Canadian airlines are casualties.

No other mode of transport is so burdened with taxes and charges. While the commercial air transport industry supports the Canadian government, the passenger rail industry is subsidized by taxes to the tune of tens of millions of dollars every year, yet we carry 25 times more passengers every day than does the highly subsidized rail industry.

[Translation]

The place of the Canadian airline industry also requires study. ATAC believes that air transport has played an important role in uniting Canadians through easy access to every corner of the country. It plays a major role in defending Canada's sovereignty in many remote regions of the far North.

With over 5,000 flights a day, the air transport industry of Canada plays a vital role in our well being as it provides a lifeline to many outlying regions with little or no access to the rest of Canada. It plays an indispensable role in our economic development given our landmass, regional disparities and often severe climate.

transport aérien au Canada sont les plus élevés au monde, et cela par une bonne marge. Cette taxe a subi une augmentation de 53 p. 100 au dernier budget fédéral. Nos calculs nous indiquent que le gouvernement récolte plus de 760 millions de dollars par année par ces droits, beaucoup plus que les crédits accordés de 473 millions de dollars par le Parlement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien en 2009-2010. Nous avons souvent demandé à quelles fins était utilisé le surplus annuel de 300 millions de dollars. Le dernier rapport du vérificateur général sur les DSPTA remonte à 2004-2005. Nous considérons que l'utilisateur payeur est en droit de savoir où va cet argent.

Des taxes d'accise sur le carburant continuent d'être perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, et ce malgré la promesse de l'ancien ministre des Finances, Michael Wilson, qui s'était engagé à l'annuler avec l'arrivée de la TPS. Vingt ans plus tard, nous continuons à verser environ 100 millions de dollars par année en taxe d'accise.

Décidément, l'industrie du transport aérien du Canada n'est pas « entretenue » comme le prétendait récemment un officiel des Émirats arabes unis pour le bénéfice de leur compagnie aérienne. Bien au contraire, le gouvernement canadien s'assure que l'industrie canadienne du transport aérien paie beaucoup plus que sa part. En réalité, le gouvernement canadien soutire 1 milliard de dollars par année du transport aérien. En d'autres mots, non seulement devons-nous être autosuffisants, mais on nous demande de financer le budget fédéral en plus. Ces coûts additionnels rendent le transport aérien plus dispendieux, moins compétitif, et nuisent à nos efforts d'attirer de nouveaux clients, voire même de retenir nos clients actuels attirés par des prix plus bas au sud de la frontière. Ce n'est donc pas étonnant qu'on compte autant de victimes parmi les compagnies aériennes canadiennes.

Aucun autre mode de transport se voit si accablé par autant de taxes et de droits. Pendant que le transport aérien soutient le gouvernement à raison de un milliard par année, le transport ferroviaire de passagers est subventionné par nos taxes à coups de dizaines de millions de dollars par année. Pourtant, nous transportons 25 fois plus de passagers par jour que ne le fait l'industrie hautement subventionnée du rail.

[Français]

On doit se pencher également sur la place de l'industrie canadienne du transport aérien. L'ATAC considère que le transport aérien joue un rôle de premier plan dans l'unité canadienne en rendant accessibles tous les coins du pays. Le transport aérien joue également un rôle clé dans la défense de la souveraineté canadienne dans les régions éloignées du Nord.

Avec plus de 5 000 vols par jour à l'intérieur du Canada, l'industrie canadienne du transport aérien joue un rôle vital dans notre bien-être en ce qu'elle fournit un lien à plusieurs communautés dépourvues de tout autre accès au reste du pays. Notre industrie est indispensable à notre développement économique étant donné l'étendue de notre territoire, nos disparités régionales et notre climat dur.

Consider also the business relationship the airline industry has with its passengers. Each passenger flight is based on a contractual obligation. That obligation is spelled out in the airlines' tariff, a document available at the air carrier's ticket counter, internet site or through the Canadian Transportation Agency. In addition, most Canadian air carriers subscribe to operating under Flight Rights Canada, a voluntary customer care standard.

There has been a lot of talk in the past year about legislating passenger rights and we rallied against the private member's bill tabled in the House. We are certainly not against passenger rights, but we are however, opposed to legislation which would place the rights of passengers before safety concerns, place all blame on airlines, treat all airports alike and offer compensation way above the price paid for the ticket.

[English]

In conclusion, the long-term viability of our industry depends a lot less on the changing global market than it does on a most needed change in attitude of the Canadian government toward air transport. We need the Canadian government to start seeing and treating our industry in light of the vital economic role it plays in Canada rather than targeting it as a source of funds for the government's general revenue. Only then will our industry stand a chance to be competitive and viable in the long term.

We will gladly answer your questions.

Senator Housakos: I have a question about market competition. I would like to know whether, in your opinion, in the current state of affairs, there is room for more competition in the marketplace. If there is, what steps can the government take to foster more competition?

Mr. McKenna: That depends on which market. Canada has many markets. It depends on which route and what regions you are talking about.

Senator Housakos: I understand you represent many airline companies that serve the far regions of the country — and I am curious to know your perspective on that — as well as the major centres where the three or four major competitors are in competition. I would break it down to two sections: regional service and national service.

Mr. McKenna: I will start, and Mr. Skrobica can complete my answer. Some segments of the market are very profitable, and many people attack those segments. If we look at the Far North, and any region, as with any mode of transportation there are routes that are well paying. These routes as a rule subsidize the less-paying routes. Carriers all gather and focus on these routes and will attack a market just to get a route between Calgary and Yellowknife, for example, because it is a busy route, not realizing that the carrier who does that route also is vital to every other part or every other less profitable route in that region.

Regardez également l'industrie du transport aérien et sa relation d'affaires avec ses passagers. Chaque passage aérien est le résultat d'une obligation contractuelle. Cette obligation est clairement indiquée sur les tarifs du transporteur, un document disponible aux comptoirs de services des transporteurs, sur leur site Internet ainsi qu'auprès de l'Office des transports du Canada. De plus, la plupart des transporteurs aériens canadiens souscrivent à la charte établie par Droits des voyageurs aériens Canada, un code de conduite volontaire.

On a beaucoup parlé depuis un an de légiférer les droits des passagers, et nous nous sommes fermement prononcés contre le projet de loi privé qui a été déposé à la Chambre des communes. Nous ne sommes pas contre les droits des passagers, mais nous nous opposons à une législation qui place le droit des passagers avant toute considération de sécurité aérienne, jette tout blâme sur les transporteurs, traite tous les aéroports de la même façon et offre une compensation financière nettement plus élevée que le prix payé pour le billet.

[Traduction]

En conclusion, la viabilité à long terme de notre industrie dépend moins des conditions changeantes du marché mondial que d'un changement si nécessaire dans l'attitude et les politiques du gouvernement canadien envers le transport aérien. Le gouvernement se doit de voir et de considérer notre industrie à la lumière du rôle économique essentiel qu'elle joue au Canada plutôt qu'en la ciblant en tant que source de revenus. C'est seulement alors que notre industrie pourra être viable et compétitive à long terme.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Le sénateur Housakos : J'ai une question sur la concurrence. J'aimerais savoir si, dans l'état actuel des choses, il y a place pour plus de concurrence sur le marché. Le cas échéant, quelles mesures le gouvernement devrait-il prendre pour renforcer la concurrence?

M. McKenna : Tout dépend du marché dont on parle. Le Canada comporte de nombreux marchés et cela dépend de la liaison et des régions.

Le sénateur Housakos : Je crois comprendre que vous représentez un grand nombre de compagnies aériennes qui desservent des régions éloignées — et j'aimerais d'ailleurs avoir votre point de vue à ce sujet — de même que des grands centres où s'affrontent les trois ou quatre grands concurrents du transport aérien. Je répatirais cela en deux grandes catégories : les transporteurs régionaux et les transporteurs nationaux.

M. McKenna : Je vais commencer et M. Skrobica pourra compléter ma réponse. Certains segments du marché sont très rentables et beaucoup de compagnies cherchent à se les approprier. Dans le cas du Grand Nord, comme de n'importe quelle région et de n'importe quel mode de transport, il y a des itinéraires qui sont très payants. Ces lignes servent généralement à subventionner celles qui rapportent moins. Les transporteurs se ruent tous sur ces dessertes et s'attaquent au marché de façon à décrocher uniquement la liaison Calgary-Yellowknife, par exemple, parce qu'elle est achalandée, sans se rendre compte

There is certainly room in some markets for more competition. In certain areas, whenever one airline arrives, a price war ensues and then one or two of the airlines offering service pull away and after that there is a monopoly situation. It is very delicate.

Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs, Air Transport Association of Canada: In 1983-84, the government introduced competition. Previous to that, the routes were structured essentially on a monopoly basis. The consumers of Canada have benefited from lower fares. We have a study that indicates that even with add-ins, for example the airport improvement fee and other charges, Canadian consumers have benefited.

As Mr. McKenna indicated, we would be concerned about a lowering of competitive hurdles that foreign airlines would have to clear. There may be a single profitable route in a route system, but in that route system a number of communities are served by that airline, and it is important that there is year-round rather than seasonal service and that the network has an opportunity to be served. It is not just commerce; a good deal of Canada's health system depends upon moving people from remote areas to areas that have the appropriate medical facilities.

With regard to open skies arrangements, we have indicated that we are not averse to more open skies, but we would want to ensure that these arrangements are reciprocal and not based on a city state where there are not many opportunities for Canadian carriers to exploit while on the other side a single airline would have access to multiple Canadian markets.

Senator Housakos: Is there also a lot of discrepancy right now between higher traffic routes and smaller traffic routes? Are some of the outer regions of the country getting equitable service in terms of pricing? Are they getting equitable service in terms of safety compared to some of the busier routes in some of the bigger urban centres?

Mr. McKenna: Those are two very different questions. I will reassure you on the safety issue. The question of whether the small airlines are safer, or not as safe or riskier has been mentioned a lot lately. Smaller airlines are not riskier. They are subject to the same regulations and rules. However, in many cases they do fly in remote regions, which are not as equipped as Toronto, Ottawa, Montreal and the other large airports; it is a different environment altogether.

que le transporteur qui décroche cette ligne doit aussi offrir un service vital sur tous les autres itinéraires moins rentables de la région.

Sur certains marchés, il y a place pour plus de concurrence. Cependant, dans certaines régions, l'arrivée de toute nouvelle compagnie aérienne concurrente déclenche une guerre des prix, après quoi un joueur ou deux se retirent et l'on se retrouve en situation de monopole. C'est très délicat.

Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie, Association du transport aérien du Canada : En 1983-1984, le gouvernement a ouvert la concurrence. Avant cela, les liaisons étaient essentiellement des monopoles. Le consommateur canadien a bénéficié de tarifs réduits. Une étude indique qu'il est ressorti gagnant, même quand on fait entrer en ligne de compte les frais d'améliorations aéroportuaires, par exemple, et les autres redevances.

Comme M. McKenna vous l'a dit, nous nous inquiéterions de la suppression des obstacles que doivent franchir les compagnies aériennes étrangères pour venir nous faire concurrence. Il peut y avoir une seule ligne rentable sur tout un réseau, mais quand on considère toutes les autres liaisons du réseau secondaire, on s'aperçoit que la compagnie aérienne dessert un grand nombre de collectivités et qu'il convient d'offrir un service toute l'année plutôt qu'un service saisonnier et qu'il faut être présent sur tout le réseau. Ce n'est pas simplement une question de commerce, parce que le système de santé canadien dépend beaucoup de notre capacité à transporter les résidents des régions éloignées vers des régions dotées d'installations médicales appropriées.

À propos des accords « Ciel ouvert », nous avons déclaré que nous ne nous opposons pas à une plus grande ouverture à la concurrence, mais nous voulons être certains que les ententes nous soient bénéfiques et qu'elles ne soient pas conclues avec une cité-État présentant relativement peu de débouchés pour les transporteurs canadiens suivant une contrepartie où une seule compagnie aérienne étrangère aurait accès à la multitude des marchés canadiens.

Le sénateur Housakos : Constate-t-on actuellement de grands écarts entre les axes très fréquentés et ceux où la clientèle est moins nombreuse? Y a-t-il des régions périphériques du pays qui sont défavorisées sur le plan des tarifs? En ce qui concerne la sécurité des vols, bénéficient-elles du même service que les liaisons plus achalandées au départ ou à l'arrivée de certains grands centres urbains?

M. McKenna : Ce sont là deux questions très différentes. Je vais tout de suite vous rassurer sur la question de la sécurité. Il a beaucoup été question, récemment, des risques que les petites compagnies aériennes présentent sur le plan de la sécurité des vols. Or, les petites compagnies ne sont pas plus dangereuses que les autres. Elles sont soumises aux mêmes règlements et aux mêmes règles. Cependant, certaines desservent des régions éloignées où les aéroports ne sont pas aussi bien équipés que ceux des grands centres, comme Toronto, Ottawa et Montréal.

As for prices, they are based on supply and demand. It is expensive to fly in certain remote regions of this country, but then again it is expensive to maintain an airline in these areas when you are talking about planes that will hold fewer than 40 people or 15 people. There is not much volume there to support lower costs.

Senator Housakos: I understand clearly from your presentation that you have identified the tax platform and the whole taxation system as being the biggest challenge to the airline industry. I agree with you that taxation and over-taxation in Canada has become the biggest challenge across the board.

What would you outline as the second or third biggest challenges after the fact that Transport Canada is putting a great financial burden on the aviation industry? Beyond taxation, what would be the close number two and number three problematic challenges?

Mr. McKenna: Security is a major concern, and the cost of security. It is still related to cost, mind you, but it is a concern.

Mr. Skrobica: I would point to a comparative analysis of the United States and Canada. In the United States, the airports are subsidized through the Airport Improvement Program, AIP. In Canada we do not have a similar program. In the United States, that applies to all airports. In Canada, the smallest airports require some sort of support. Those airports are not really sustainable, based upon the type of traffic flows they have and the various requirements that government regulation calls for in order to maintain an equitable level of safety. As a result, some sort of infrastructure funds are needed for that category of smallest Canadian airports.

The Airports Capital Assistance Program, ACAP, does invest about \$35 million a year in safety-related items. However, terminals, fencing and so on fall outside the purview of this fund.

Senator Housakos: Finally, thinking about the airport authorities and their governance, in the view of your membership, your association and your experience thus far, do you find that the airport authorities across the country have been responsive to the needs of your members? Generally, what is the view of your association with regard to the governance of the airports with respect to their transparency and accountability? Do you feel that the structure that has been in place has been working well, both for your members and for the public at large?

Mr. McKenna: For the vast majority, I would say that has worked out. Some of them are aggressive in their development and therefore charge appropriately. As a rule, that has been a success.

Mr. Skrobica: There was an attempt a number of years ago to introduce a Canada airports act. Uniformly, both the airports and the airlines panned the proposal. We felt that it got government way too involved in the process.

Quant aux tarifs, ils dépendent de l'offre et de la demande. S'il est coûteux de prendre l'avion dans certaines régions éloignées, c'est qu'il très dispendieux d'exploiter des avions transportant moins de 40, voire 15, passagers par vol. Le volume n'est pas assez important pour permettre une réduction des tarifs.

Le sénateur Housakos : Je conclus de votre exposé que notre régime fiscal constitue le plus gros problème pour l'industrie du transport aérien et je suis bien d'accord avec vous pour dire que la fiscalité et la surimposition au Canada sont devenues un grave problème pour tout le monde.

Hormis le fardeau financier que Transports Canada impose à l'industrie, à quels autres grands défis êtes-vous confrontés? Quels problèmes se classent au deuxième et au troisième rangs derrière la fiscalité?

M. McKenna : La sûreté nous préoccupe beaucoup ainsi que les coûts qu'elle entraîne. Certes, on en revient toujours à une question de coûts, mais c'est une préoccupation.

M. Skrobica : J'attire votre attention sur une analyse comparative entre les États-Unis et le Canada. Aux États-Unis, les aéroports sont subventionnés en vertu du Airport Improvement Program, soit un programme d'amélioration aéroportuaire. Nous n'avons rien de tel ici. Chez nos voisins du Sud, ce programme s'applique à tous les aéroports, pourtant, au Canada, il faudrait soutenir les plus petits aéroports d'une façon ou d'une autre. Ils ne sont pas vraiment viables à cause de leurs faibles taux de fréquentation et des diverses exigences réglementaires que leur impose le gouvernement pour assurer le même niveau de sûreté que partout ailleurs. Cela étant, il faudrait créer un fonds d'infrastructures pour aider financièrement les plus petits aéroports canadiens.

Quelque 35 millions de dollars par an sont investis au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour les aspects touchant à la sûreté. Cependant, les aérogares, les clôtures et le reste ne tombent pas sous le coup de ce programme.

Le sénateur Housakos : Pour terminer, parlons un peu de la gouvernance exercée par les autorités aéroportuaires. Vos membres et votre association estiment-ils, d'après leur expérience, que les différentes autorités aéroportuaires au Canada ont bien répondu aux besoins de vos membres? De manière générale, que pense votre association de la gouvernance des aéroports sur le plan de la transparence et de la responsabilité? Estimez-vous que la structure en place fonctionne bien, tant en ce qui concerne vos membres que le public en général?

M. McKenna : En grande partie, oui. Certaines de ces autorités mènent une expansion tambour battant et facturent leurs usagers en conséquence. En général, les résultats sont concluants.

M. Skrobica : Il avait été question, il y a un certain nombre d'années de cela, d'adopter la Loi sur les aéroports du Canada, mais ce projet a été unanimement descendu en flammes par les aéroports et les compagnies aériennes. Nous avions estimé que le gouvernement serait beaucoup trop intervenu dans le processus.

I would estimate that we would be comfortable with about 98 per cent of the airports in Canada as they are currently set up. Just like in regular society, there will always be a small group that will be outliers. I will not use the word "outlaws" because there is no law on it, but they may take aggressive steps that do not have international comparisons, and as a result we would be concerned that possibly there should be some legislation to deal with their governance. However, we believe that this should be a cooperative process involving the airports, the airlines and other stakeholders.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for your presentation.

I want to get a couple of things clear so that I understand who we are talking to. As I read the list of your members, I noticed that Air Canada and WestJet are not members. Were they members in the past?

Mr. McKenna: Yes, up until two or three years ago.

Senator Mercer: They are no longer members. The only larger airline I see would be Porter. Would that be the largest carrier?

Mr. McKenna: I do not think so. Porter is perhaps the best-known carrier but not the largest. Are you talking about volume or revenue?

Senator Mercer: Give me both.

Mr. Skrobica: Sunwing Airlines would probably carry more passengers.

Senator Mercer: That is the charter trips to Mexico, cetera?

Mr. McKenna: Yes, and many other destinations.

Senator Mercer: Is that in volume or in revenue?

Mr. McKenna: Both, I would say.

Senator Mercer: This is a tough industry; we know that. You listed all the people who have failed. As a matter of fact, I was just sharing with my colleague that a new airline is starting up in Atlantic Canada next week called East Coast Airways. It is a subsidiary of Integra Air from Alberta. Is Integra a member of your association?

Mr. McKenna: I do not know that airline. Some of these airlines are owned by other airlines.

Senator Mercer: I do understand that, because I have flown on other airlines on charter flights. I have always been interested that they were charters but subsidiaries of much larger airlines.

Mr. McKenna: You are probably talking about smaller planes.

Senator Mercer: Yes.

Je dirais qu'il n'y a pas de problème dans la façon dont sont gérés 98 p. 100 environ des aéroports du Canada, compte tenu de leur structure actuelle. C'est comme dans la société en général, il y en a toujours quelques-uns qui sont hors normes. Je ne dirai pas que ce sont des « hors-la-loi », puisqu'aucune loi ne régit les aéroports, mais il y en a dont la position offensive est sans égale dans le monde au point qu'on en arrive à se dire qu'il faudrait peut-être une loi pour les encadrer. Toutefois, nous croyons que tout cela devrait reposer sur la collaboration entre les aéroports, les compagnies aériennes et les autres intervenants.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, pour votre exposé.

Je veux tirer deux ou trois choses au clair pour bien comprendre à qui nous avons affaire ici. D'après votre liste de membres, je constate qu'Air Canada et WestJet ne font pas partie de votre association. En ont-ils fait partie dans le passé?

M. McKenna : Oui, jusqu'à il y a deux ou trois ans de cela.

Le sénateur Mercer : Et ils n'en sont plus membres. La seule grosse compagnie aérienne que je vois ici, c'est Porter. Est-ce la plus importante de celles que vous représentez?

M. McKenna : Je ne pense pas. Porter est sans doute le transporteur le mieux connu de notre groupe, mais ce n'est pas le plus gros. Vous voulez parler d'après le volume de passagers transportés ou le chiffre d'affaires?

Le sénateur Mercer : Les deux.

M. Skrobica : Alors, c'est sans doute Sunwing Airlines qui transporte le plus de passagers.

Le sénateur Mercer : La compagnie qui propose des vols nolisés à destination du Mexique et autre?

M. McKenna : Oui, et vers bien d'autres destinations.

Le sénateur Mercer : Et là, c'est d'après le volume ou le chiffre d'affaires?

M. McKenna : Je dirais que c'est d'après les deux.

Le sénateur Mercer : C'est un milieu difficile, nous le savons. Vous avez fait état de toutes les compagnies qui ont fait faillite. J'étais d'ailleurs en train de dire à mon voisin de table qu'une nouvelle compagnie aérienne, East Coast Airways, fera ses débuts sur la côte Atlantique la semaine prochaine. C'est une filiale d'Integra Air, de l'Alberta. Integra est-elle membre de votre association?

M. McKenna : Je ne connais pas cette compagnie aérienne. Certaines de ces compagnies sont détenues par d'autres.

Le sénateur Mercer : C'est ce que j'ai cru comprendre, parce que j'ai déjà volé sur d'autres sociétés de transport aérien à la demande. J'ai toujours été intrigué de constater que ces compagnies charters sont en fait des filiales de compagnies aériennes beaucoup plus grosses.

M. McKenna : Vous voulez sans doute parler d'exploitants de petits appareils.

Le sénateur Mercer : Oui.

Mr. McKenna: About 600 companies in Canada are accredited by Transport Canada to do commercial flying. I think we represent the vast majority of the larger ones, or the more significant ones, but many out there are not members of any association. They are usually very small.

Senator Leo Housakos (*Deputy Chair*) in the chair.

Senator Mercer: I want to turn to your presentation on taxes, ground rent and other charges. You talked about \$300 million going to Transport Canada. What do they do with the money? You may not have the answer to this question, but perhaps when Transport Canada comes back we should ask them.

You say in your presentation that the federal government now collects over \$760 million each year for the Air Travellers Security Charge, way beyond Parliament's 2009-10 appropriations to CATSA of \$473 million. I agree it is way beyond. What happens to the difference?

Then you mention the commitment made by the Mulroney government that once the GST came into effect, the excise tax would be dropped, and it is still there. You say that 20 years later we are still paying the excise tax in the amount of \$100 million a year.

Is that \$100 million on top of the \$760 million?

Mr. McKenna: Yes, plus airport rents of now \$300 million.

Senator Mercer: You have \$760 million, \$100 million, and \$300 million for rent, so that is over \$1 billion.

Mr. McKenna: That is what I claim.

Senator Mercer: Okay. We assume it just goes into general revenues and is not reallocated within Transport Canada for air travel purposes.

Mr. McKenna: We have asked Transport Canada repeatedly and the Minister of Finance to tell us where this money goes and what it is used for. We are told that it is all used for aviation security, but we are not given any details.

It is easy to get the CATSA appropriation because that is in the CATSA budget, but for the excess, we do not even have exact numbers for how much is collected. We gathered this from looking at CATSA data and Statistics Canada data. That is how we estimated that money, and we could be off by \$50 million or \$100 million. We are not sure, but a lot of money is being collected, and we have no indication as to how much is being collected and what it is being used for.

M. McKenna : Quelque 600 compagnies au Canada sont autorisées par Transports Canada à faire du vol commercial. Je crois que nous représentons la grande majorité des plus importantes d'entre elles, mais il y en a beaucoup qui ne sont pas membres d'associations. En général, ce sont les très petites compagnies.

Le sénateur Leo Housakos (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le sénateur Mercer : Revenons à ce que vous avez dit dans votre exposé au sujet des taxes, du loyer et des autres charges d'exploitation. Vous avez indiqué que 300 millions de dollars aboutissent dans les coffres de Transports Canada. Qu'est-ce que le ministère fait de tout cet argent? Vous n'avez peut-être pas la réponse à cette question, mais nous pourrions sans doute la poser aux représentants de Transports Canada quand nous les accueillerons.

Vous dites, dans votre mémoire, que le gouvernement fédéral récupère aujourd'hui plus de 760 millions de dollars par an au titre du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, soit nettement plus que le crédit parlementaire de 473 millions de dollars en 2009-2010 accordé à l'ACSTA. Je suis d'accord, c'est nettement plus. Où est passée la différence?

Puis, vous parlez de l'engagement pris par le gouvernement Mulroney de renoncer à la taxe d'accise après l'entrée en vigueur de la TPS, taxe qui est encore là. Vous dites que, 20 ans plus tard, nous payons encore 100 millions de dollars par an en taxe d'accise.

Ces 100 millions de dollars viennent-ils s'ajouter aux 760 autres millions?

M. McKenna : Effectivement, en plus des loyers payés par les aéroports qui représentent maintenant 300 millions de dollars.

Le sénateur Mercer : Nous arrivons donc à — 760, plus 100, plus 300 millions de dollars au titre des loyers — plus d'un milliard de dollars.

M. McKenna : C'est ce que je prétends.

Le sénateur Mercer : Parfait, et on suppose que cette somme est versée en totalité au Trésor et qu'elle n'est pas redistribuée par Transports Canada pour servir dans les transports aériens.

M. McKenna : Nous n'avons eu de cesse de demander à Transports Canada et au ministre des Finances de nous dire où aboutit cet argent et à quoi il sert. On nous a répondu qu'il sert à la sûreté dans les transports aériens, mais on ne nous a fourni aucun détail.

Il est facile de connaître le crédit parlementaire de l'ACSTA parce qu'il est mentionné dans le budget de l'Administration, toutefois, nous ne savons pas au juste quelle somme totale a été prélevée au départ. Nous en sommes arrivés à ce chiffre en partant des données de l'ACSTA et de Statistique Canada. C'est ainsi que nous avons estimé ce montant, mais nous pouvons très bien nous tromper de 50 ou de 100 millions de dollars. Nous n'avons aucune certitude, mais nous savons que l'État a empoché d'énormes sommes et nous n'avons aucune idée de combien il s'agit ni de ce à quoi elles servent.

Senator Mercer: You and others have talked about the subsidies that are given to American airports in various forms. I know you will correct me if I am wrong, but it seems to me that while we may not be giving subsidies directly to airports today, when the Government of Canada was in the business of owning airports, we were subsidizing the industry pretty heavily by building these airports and providing the opportunity for airlines to use them. Yes, we were charging people to land there, but the capital cost was borne by the taxpayers, was it not?

Mr. Skrobica: The funding of the Canadian airports was done through the Air Transportation Tax, the ATT. It was in place up until the airports were privatized and NAV CANADA was devolved. It was to pay for both the operation of the airports, over and above the cost that was borne by landing fees and general terminal fees, and other charges at the specific airports.

Senator Mercer: So money did come out of the general revenue of the Government of Canada to support airports across the country. There was a subsidy, and the more important aspect I am trying to get at is that the subsidy was for capital costs. I fly in and out of the Halifax Stanfield International Airport weekly, and it was built with taxpayers' money. When it was built, it was first known as the Kelly Lake airport.

Mr. Skrobica: I would just add that it really came out of the air travellers' pockets because they paid the Air Transportation Tax that funded this.

Senator Mercer: However, that tax did not equal the capital costs of building airports.

Mr. Skrobica: It did not because deficits were run on those airports; and yes, there was a component of subsidy involved.

Senator Mercer: If we were to add those up — I mentioned the airport in Halifax, but we could mention Pearson; we could go to every place across the country from Williams Lake, British Columbia, to the Trudeau airport — billions of dollars of Canadian taxpayers' money have gone into providing the infrastructure that allows the industry to exist. I will not use the word "flourish" because we know the industry is not flourishing, but it allows the industry to operate.

Mr. Skrobica: We have a letter from Transport Canada that indicates that in 1997 the net book value of all the airports was \$1.5 billion.

Since the imposition of the ground rents, the government has extracted several billion dollars. Clearly, not only did the airports pay for those previous investments, they have paid for much more. The taxpayers have benefited handsomely, some would say unjustly, from their previous investment.

Le sénateur Mercer : Vous-même et d'autres nous avez parlé des subventions consenties sous différentes formes aux aéroports américains. Corrigez-moi si j'ai tort, mais j'ai l'impression que, de nos jours, s'il est vrai que nous ne subventionnons pas directement les aéroports, à l'époque où le gouvernement du Canada était propriétaire de ces installations, il a subventionné assez lourdement l'industrie en construisant ces mêmes aéroports et en donnant la possibilité aux compagnies aériennes de les utiliser. Il est vrai que nous facturions alors les usagers pour leur permettre de les fréquenter, mais les coûts d'immobilisations ont été assumés par les contribuables, n'est-ce pas?

M. Skrobica : Le financement des aéroports canadiens s'est fait grâce à la taxe sur le transport aérien, la TTA. Elle avait été adoptée avant que le gouvernement ne privatise les aéroports et ne se départisse de NAV CANADA. Elle était destinée à couvrir les coûts d'exploitation des aéroports en plus des redevances d'atterrissage, des droits généraux d'utilisation des aérogares ainsi que des autres charges aéroportuaires destinées à payer les coûts d'exploitation.

Le sénateur Mercer : On puisait donc dans les coffres de l'État pour financer les aéroports canadiens. C'était une subvention, et ce que je veux faire ressortir par-dessus tout, c'est qu'on subventionnait alors les coûts d'immobilisation. Toutes les semaines, je passe par l'Aéroport international Stanfield d'Halifax qui a été construit avec l'argent des contribuables. Tout de suite après sa construction, il a d'abord porté le nom d'Aéroport Kelly Lake.

M. Skrobica : J'ajouterais simplement que cet argent est sorti de la poche des contribuables qui ont payé la taxe sur le transport aérien.

Le sénateur Mercer : Cependant, ce qu'a rapporté cette taxe est loin d'égaliser les coûts d'immobilisations des aéroports.

M. Skrobica : Non, à cause des importants déficits d'exploitation enregistrés par ces aéroports, et il est vrai qu'ils ont été subventionnés dans une certaine mesure.

Le sénateur Mercer : Si nous devons faire l'addition — et j'ai mentionné l'Aéroport d'Halifax, mais nous pourrions aussi parler de Pearson et de bien d'autres au Canada, de Williams Lake, en Colombie-Britannique, à l'Aéroport Trudeau — nous nous rendrions compte que l'État a versé des milliards de dollars pour financer des infrastructures grâce auxquelles votre industrie peut exister — je n'irai pas jusqu'à employer le mot « prospérer », parce que nous savons que tel n'est pas le cas —, mais au moins grâce auxquelles elle est en mesure de fonctionner.

M. Skrobica : Nous avons une lettre de Transports Canada qui précise qu'en 1997, la valeur nette aux livres de tous les aéroports était de 1,5 milliard de dollars.

Depuis qu'il a imposé ses loyers fonciers, le gouvernement a retiré des milliards de dollars. De toute évidence, les aéroports ont payé beaucoup plus que ce que représentent ces investissements précédents. Le contribuable a joliment — certains diront même injustement — bénéficié de son investissement à l'époque.

Senator Mercer: I think I would probably get a new appraiser if he told me that the book value of the airports in 1997 was \$1.5 billion. I would suggest that Pearson alone would probably be worth \$1.5 billion. It is probably worth \$10 billion today.

Mr. Skrobica: We are not talking about the market value. We are talking about what the investment was on a depreciated basis.

Senator Mercer: I would go back still and say just talk about Pearson alone and the investment that the Government of Canada made in building Terminals 1, 2 and 3 and rebuilding terminal 2. Did we rebuild Terminal 2? Whatever it was, four terminals were built in Toronto prior to the privatization of the airport, or maybe three.

Mr. Skrobica: There were three at that point in time.

Senator Mercer: I want to ensure that we, as a committee, are comparing apples to apples. We keep hearing people say that the American airports are subsidized, and we are not arguing that, but we do have to have some recognition of the fact that Canadian taxpayers have subsidized this industry significantly over the years.

Mr. Skrobica: Senator, I would not take exception to what you have said, except that for the last 15 years, that investment has been more than paid back to the Canadian taxpayers.

Mr. McKenna: Sir, I would like to remind you that these infrastructures, these airports still belong to the Canadian taxpayer. They are rented out on a long-term lease. The airport authorities do not own them; they rent them.

Mr. Skrobica: And they will get them with all of the improvements.

Mr. McKenna: They will return them at the end of the lease with all improvements included.

Senator Mercer: Any government that takes it back is crazy. -

Senator Marshall: Mr. McKenna, in your opening remarks, you spoke about your members and then you talked about some of your former members that have gone under. Would you be familiar enough with your current members to know what kind of financial position they are in? Would most of them be struggling to keep afloat, or are they not in a very bad financial condition?

Mr. McKenna: Any industry that has profit margins of about 2 per cent is close to the edge at all times. You have to be very resilient and innovative to survive. I do not think anyone is comfortable at this point. I think all airlines are on their toes.

Senator Marshall: When you talked about subsidies in your opening remarks, were you talking about direct subsidies per se, such as a provincial or federal government offering subsidies or providing subsidies to individual airlines?

Le sénateur Mercer : J'engagerais sûrement un autre évaluateur si le mien me disait que la valeur aux livres des aéroports en 1997 était de 1,5 milliard de dollars. J'affirmerais que Pearson, à lui seul, représente 1,5 milliard de dollars. Ça vaut sans doute 10 milliards de dollars aujourd'hui.

M. Skrobica : On ne parle pas de valeur marchande, on parle de la valeur résiduelle de l'investissement après amortissement.

Le sénateur Mercer : Il demeure qu'à Pearson seulement, le gouvernement du Canada a payé pour la construction des aéroports 1, 2 et 3 ainsi que pour la reconstruction de l'aéroport 2. A-t-il financé la reconstruction de cette aéroport? Peu importe, avant la privatisation de l'aéroport, on avait construit quatre aéroports, peut-être trois.

M. Skrobica : Il y en avait trois à l'époque.

Le sénateur Mercer : Je veux être certain que notre comité soit en mesure de comparer ce qui est comparable. On ne cesse de nous dire que les Américains subventionnent leurs aéroports, ce que nous ne contestons pas, mais ne pourrait-on pas un peu reconnaître que les contribuables canadiens ont subventionné généreusement cette industrie dans le passé?

M. Skrobica : Sénateur, je ne désapprouve pas ce que vous dites, si ce n'est qu'au cours des 15 dernières années, l'investissement initial a été amplement remboursé aux contribuables canadiens.

M. McKenna : Monsieur, permettez-moi de vous rappeler que toutes ces infrastructures, ces aéroports appartiennent encore au contribuable canadien. Ils sont loués selon des baux à long terme. Les autorités aéroportuaires ne les possèdent pas, elles ne font que les louer.

M. Skrobica : Et le gouvernement les récupérera avec toutes les améliorations qui y ont été apportées.

M. McKenna : Il les récupérera avec les améliorations locatives.

Le sénateur Mercer : Tout gouvernement qui voudrait récupérer ces actifs serait fou.

Le sénateur Marshall : Monsieur McKenna, dans votre mot d'ouverture, vous avez parlé de vos membres actuels ainsi que d'anciens qui vous ont quitté. Connaissez-vous assez bien vos membres actuels pour nous parler de leur situation financière actuelle? Est-ce que la plupart d'entre eux sont en train de se débattre pour rester à flot? Ne sont-ils pas dans une très mauvaise passe financière?

M. McKenna : Toute industrie dont la marge bénéficiaire est d'environ 2 p. 100 tuitoie le précipice en permanence. Il faut être très résilient et créatif pour survivre. Je pense que personne n'est actuellement à l'aise dans notre industrie. Je crois que toutes les compagnies aériennes sont en alerte.

Le sénateur Marshall : Quand vous avez parlé de subventions dans vos remarques liminaires, vouliez-vous parler de subventions directes versées aux compagnies aériennes, comme celles émanant des gouvernements provinciaux ou fédéral?

When you speak about subsidization, were you looking more toward addressing some of the issues around the ground rent and the taxes? What were you referring to? When you initially spoke of subsidization, I thought you were looking at direct subsidies, but your further discussion seemed to indicate otherwise.

Mr. McKenna: I was talking about the rail industry when I talked about the subsidization, not about the airline industry.

Senator Marshall: However, it seemed that because you raised that point, you were looking for subsidies.

Mr. McKenna: No, I am not looking for subsidies. I am saying we are not playing on a level playing field, and that is our concern. There is often talk about rail in this country, high-speed rail, and we look at VIA Rail's budget and how much they are subsidized. We are saying one mode of transportation is being treated differently than the other. That was our point.

Senator Marshall: Has your association taken a formal position on the issues you raised with regard to the taxes and the ground rents? Are you saying the ground rents should be eliminated or reduced? Are you saying the taxes should be eliminated or should be reduced to a certain extent? Do you formulate positions on these various issues?

Mr. McKenna: Every year the budget comes around, and in such forums we ask that the excise tax be lowered. There was a promise a few years ago that it would be cut in half, and that never happened.

We asked that airport rents be lowered. We have asked that repeatedly. These are all things that would help us be more competitive.

I heard the president of Air Canada read a speech today in which he indicated that it is costing him \$1 billion a year to be in business here as compared to if he were operating the same business south of the border. These are all additional costs that are imposed on our industry.

Senator Marshall: Historically, from what you are saying, these costs are not going down, as you are advocating. Instead, they are going in the reverse direction.

Mr. McKenna: There are new costs all the time, yes.

Senator Marshall: That makes it a bit more of a challenge.

Mr. McKenna: Yes, it makes it a great challenge.

Senator Marshall: Thank you very much.

Senator Frum: Do many of your members perceive that they are in competition with U.S. carriers? It seems that they are mostly domestic carriers that do not have U.S. competition.

Mr. McKenna: Are you talking about people going south to fly?

Quand vous parlez de subventions, est-ce en tant que solution aux problèmes que représentent les loyers des aéroports et les taxes? De quoi est-il question? Quand vous avez parlé de subventions la première fois, je croyais que vous faisiez allusion aux subventions directes, mais, par la suite, j'ai eu l'impression que c'était autre chose.

M. McKenna : Je faisais allusion au chemin de fer, pas à l'industrie des transports aériens.

Le sénateur Marshall : Certes, mais comme vous avez soulevé la question, j'ai eu l'impression que vous réclamiez des subventions pour votre industrie.

M. McKenna : Non, ce n'était pas mon propos. Je dis simplement que nous ne bénéficions pas des mêmes conditions que le chemin de fer. Dans notre secteur, nous parlons souvent des compagnies ferroviaires, de TGV, du budget de VIA Rail et de toutes les subventions que reçoit cette compagnie. Nous disons que les deux modes de transport ne bénéficient pas du même traitement. C'était ça que je voulais dire.

Le sénateur Marshall : Votre association a-t-elle officiellement pris position sur les questions que vous avez soulevées au sujet des taxes et des loyers des aéroports? Réclamez-vous l'élimination ou la diminution des loyers d'aéroports? Réclamez-vous l'élimination ou une diminution relative des taxes? Formulez-vous des positions sur ces différentes questions?

M. McKenna : Tous les ans, à la faveur des consultations budgétaires, nous réclamons une diminution des taxes d'accise. Il y a quelques années, on nous avait promis de les diminuer de moitié, mais ça n'est jamais arrivé.

Nous avons réclamé, encore et encore, que les loyers d'aéroports soient diminués. Tout cela pourrait contribuer à nous rendre plus compétitifs.

J'ai entendu le président d'Air Canada aujourd'hui déclarer dans un discours qu'il lui en coûte annuellement 1 milliard de dollars de plus pour faire affaire au Canada plutôt qu'au sud de la frontière. Tout cela à cause des coûts additionnels imposés à notre industrie.

Le sénateur Marshall : À vous entendre, ces coûts n'ont jamais diminué et ils auraient plutôt continué d'augmenter.

M. McKenna : C'est qu'il y a toujours de nouveaux coûts qui viennent s'ajouter.

Le sénateur Marshall : Cela rend les choses d'autant plus difficiles.

M. McKenna : Oui, c'est très difficile.

Le sénateur Marshall : Merci beaucoup.

Le sénateur Frum : Vos membres sont-ils nombreux à estimer qu'ils sont en concurrence avec les transporteurs américains? J'ai l'impression qu'il s'agit pour la plupart d'exploitants de lignes intérieures qui n'ont pas affaire à la concurrence américaine.

M. McKenna : Vous voulez parler des voyageurs fréquentant les aéroports au sud de la frontière?

Senator Frum: Exactly.

Mr. McKenna: Yes, that affects any carrier that does regional flying and transcontinental flying. Many of our carriers offer regular routes and are facing that.

Senator Frum: Looking at the list, it looked like the majority would be servicing a domestic market that would have exclusive markets just by geography.

Mr. Skrobica: Very few Canadian routes are monopolies without competition. Usually there is competition.

Let me give you one example. Ottawa to Iqaluit was the exclusive route of First Air for a number of years, and Canadian North was a competitor that went back onto that route a number of years ago, and just last spring Air Canada in the guise of Jazz began working on that route, and now I heard two days ago that WestJet is looking at going onto that route. There is competition on those types of routes.

Senator Frum: That is interesting.

Mr. McKenna: Were you talking more about the American competition?

Senator Frum: I was, but to me that begs the question on the 2 per cent margins. If three providers are fighting over that route, there must be profit in it.

Mr. Skrobica: It is not sustainable.

Senator Frum: What is going on there?

Mr. Skrobica: It is a nasty habit in the airline industry of the last man standing, and it is that airline that either has the financial capacity to take the losses or has a unique market entry barrier, for example, the infrastructure at those airports. In the North, you really need a hangar. If you do not have a hangar, it will be very difficult to de-ice planes at minus 40 and 50 degrees. The problem then is the last man standing obviously wants to recoup his losses, and the consumers will feel they are being ripped off. However, they did not take into account that they benefited from having four or three airlines on a particular route at any given time and benefited from unusually, non-sustainable low fares.

Senator Frum: However, you are not proposing that government policy should try to intervene in that very predatory practice?

Mr. Skrobica: No.

Senator Frum: A little bit along the lines of Senator Mercer's questioning about the infrastructure of airports in Canada, are you satisfied that our infrastructure is satisfactory?

Le sénateur Frum : C'est cela.

M. McKenna : Mais si, car le phénomène touche tous les transporteurs régionaux et transcontinentaux. La plupart des transporteurs que nous représentons offrent des liaisons régulières et sont aux prises avec ce problème.

Le sénateur Frum : D'après votre liste, il semble que la majorité de vos membres desservent des marchés exclusifs, ne serait-ce que pour des raisons purement géographiques.

M. Skrobica : Il n'y a que très peu de liaisons au Canada qui sont desservies par des monopoles. En général, elles sont concurrentielles.

Permettez-moi de vous donner un exemple. La liaison Ottawa-Iqaluit a été exclusivement desservie par First Air pendant un certain nombre d'années avant que Canadian North ne revienne sur ce marché, pour un certain temps également. Puis, au printemps dernier, Air Canada, par le truchement de sa filiale Jazz, a commencé à exploiter cette ligne et voilà qu'il y a deux jours à peine, j'apprends que WestJet est aussi intéressée. Il y a effectivement concurrence sur ces liaisons.

Le sénateur Frum : C'est intéressant.

M. McKenna : Vous vouliez davantage parler de la concurrence américaine?

Le sénateur Frum : Oui, mais je me pose la question de la marge bénéficiaire de 2 p. 100. Si trois transporteurs se livrent concurrence sur cette liaison, il faut bien qu'ils dégagent un bénéfice.

M. Skrobica : Ça n'est pas viable.

Le sénateur Frum : Comment est-ce que ça se passe?

M. Skrobica : Il y a une sale manie qui a cours dans le secteur du transport aérien, celle de chercher à éliminer la concurrence à tout prix. La dernière compagnie aérienne qui demeure sur le marché est celle qui a les moyens financiers d'absorber les pertes ou qui peut opposer aux autres un obstacle particulier les empêchant de prendre pied sur le marché, comme le fait de posséder des infrastructures dans des aéroports. Dans le Nord, il faut absolument avoir un hangar. Sans hangar, il est très difficile de dégivrer les avions par moins 40 ou moins 50. Le problème, c'est que le survivant de cette guerre au finish tient à récupérer ses pertes et les consommateurs, eux, se sentent floués. Cependant, ces mêmes consommateurs ne tiennent pas compte du fait qu'ils ont bénéficié de services réguliers offerts par trois ou quatre compagnies aériennes et de tarifs anormalement bas et non viables pour les transporteurs.

Le sénateur Frum : Vous ne proposez cependant pas que le gouvernement intervienne pour réglementer ce genre de pratiques prédatrices?

M. Skrobica : Non.

Le sénateur Frum : Pour en revenir un peu à ce que voulait savoir le sénateur Mercer au sujet des infrastructures aéroportuaires du Canada, pensez-vous que celles-ci soient satisfaisantes?

Mr. Skrobica: If you look at the largest Canadian airports, we are in better shape than the United States. It is easier to build runways here than it is in the United States or in some other jurisdictions. In the U.K. there is a huge debate at Heathrow Airport about whether they will get a third runway. In Toronto alone I think we were up to seven runways, so from an infrastructure standpoint, the larger airports are in good shape. They have airport improvement fees helping to fund the capital expenditures. I have heard the complaint that many U.S. airports are like Third World airports in many places because they do not have the funding.

Where we are let down by way of infrastructure is at the very smallest level of airports. ATAC did a study five or six years ago, and we provided it to Transport Canada policy. We divided the Canadian airports into four tiers, starting with the eight or nine largest Canadian airports. Then depending on the various economic strengths of the airports, we indicated what would be required. At the very lowest level, those airports are not sustainable. They can barely put together the operations. They cannot positively sustain their capital.

Therefore, over time those airports will go out of service or out of operations or drastically reduce their level of service, and there will be consequences because some of those airports are remote and there are not many alternatives. If you want to buy any eggs in Puvirnituq, the plane will fly them in. There are no ice roads or shipping during eight months of the year. Basic necessities of life will be impacted.

Senator Frum: We do not think the \$300 million a year the government is collecting in rent would be potentially used for that kind of infrastructure building?

Mr. Skrobica: Transport Canada has never offered to invest it.

Senator Frum: If CATSA only collected the \$473 million that you are saying it spends on security, where would that put Canada in the ranking of security charges?

Mr. McKenna: First of all, CATSA does not collect the money. The airlines do and pay it directly to the Canadian government, which in turn allocates money to CATSA. The ranking we gave was on the charge per ticket and not on the total non-collected.

Senator Frum: Right, okay.

Mr. McKenna: There are three different charges. One is for domestic flight, one is for transborder flight to the United States, and one is international. They range from \$11 to \$25.

Senator Frum: I guess if it was collecting a third less or so, or half, then it would put us presumably in the middle of the pack?

M. Skrobica : Si vous prenez les plus importants aéroports du Canada, nous sommes mieux lotis que les Américains. Il est plus facile de construire des pistes ici qu'aux États-Unis ou dans d'autres pays. Au Royaume-Uni, il y a tout un débat pour savoir s'il va ou non y avoir une troisième piste à Heathrow. À Toronto seulement, je pense que nous en sommes à sept, ce qui veut dire que, du point de vue des infrastructures, les plus gros aéroports sont bien positionnés. Ils bénéficient des frais d'améliorations aéroportuaires destinées à financer les dépenses en immobilisations. J'ai lu quelque part que, chez notre voisin, on se plaint que beaucoup d'aéroports américains ressemblent à des aéroports du tiers monde à cause d'un manque de fonds.

Là où le bât blesse du côté des infrastructures, c'est dans les plus petits aéroports. Il y a cinq ou six ans, l'ATAC a réalisé une étude qu'elle a communiquée au groupe des politiques de Transports Canada. Nous avions réparti les aéroports canadiens en quatre catégories, à commencer par les huit ou neuf plus importants. En fonction de divers critères de santé économique, nous avons indiqué ce dont ils avaient besoin. Ceux de la première catégorie, la catégorie inférieure, ne sont pas viables, car ils peuvent difficilement maintenir leurs opérations. Ils ne peuvent pas maintenir leurs actifs en état.

Avec le temps, ils finiront par être mis hors service ou devront considérablement comprimer leur niveau d'opérations, ce qui ne sera pas sans conséquences parce que certains de ces aéroports se trouvent en région éloignée où il n'y a guère d'autre choix que l'avion. Les œufs qu'on achète à Puvirnituq sont transportés par avion. Huit mois par an, il n'y a pas de routes de glace ni de livraisons par bateau. C'est une question de besoins fondamentaux.

Le sénateur Frum : Et les 300 millions de dollars par an que le gouvernement récupère en loyers, ne pourraient-ils pas servir à construire ce genre d'infrastructures?

M. Skrobica : Transports Canada ne s'est jamais proposé d'investir.

Le sénateur Frum : Si l'ACSTA ne percevait que les 473 millions de dollars qui, selon vous, sont consacrés à la sûreté des transports aériens, quel serait alors le classement du Canada au chapitre du DSPTA?

M. McKenna : Tout d'abord, l'ACSTA ne perçoit pas ce droit, ce sont les aéroports qui le font et qui la versent au gouvernement canadien, lequel alimente ensuite le budget de l'ACSTA. Le classement que nous vous avons donné était fonction du pourcentage que représente le DSPTA sur chaque billet et non de la somme totale perçue.

Le sénateur Frum : C'est très bien.

M. McKenna : Il existe trois taxes à ce chapitre. L'une pour les vols intérieurs, l'autre pour les vols transfrontières vers les États-Unis et la dernière pour les vols internationaux. Elles varient de 11 à 25 \$.

Le sénateur Frum : Si l'État la diminuait du tiers ou de la moitié, je suppose que nous nous retrouverions en milieu de peloton?

Mr. McKenna: That is right.

Mr. Skrobica: That is right.

Senator Ogilvie: To clarify your answer to Senator Mercer on the 1997 book value, I believe you said it was the depreciated book value. Was the government using standard business accounting practices for capital depreciation, or does it have its own special government depreciation?

Mr. Skrobica: If I recall, and this was back in 1997 so my memory is a bit foggy, studies were prepared by a then Big Eight chartered accounting firm, so I would presume that it was done on the basis of generally accepted accounting principles and would have been depreciated on that basis.

Senator Ogilvie: Thank you. I have a couple of small questions. You mentioned in your opening remarks that Air Canada and WestJet are not members of your association. You may not want to speculate, if it is speculation, but is the reason for that their view that they are big enough to handle their own issues and do not need to be part of an association, or is there some publicly known reason that they do not belong to the association?

Mr. McKenna: You would have to ask them that, obviously.

Senator Ogilvie: I understand.

Mr. McKenna: However, my take, and I was not there, I have arrived since then, was that they had their own agenda and that they probably felt they needed to carry it out on their own.

Senator Ogilvie: I appreciate that. I just was not aware whether there was a publicly stated reason. If there was, then you would know what it was.

The second small question has to do with the service provided by airports. Are the gate crews provided by the airport authority as opposed to being managed by the individual airlines?

Mr. Skrobica: Exactly whom do you mean?

Senator Ogilvie: Right at the arrival of the airport, the gate crew that deals with putting the gate out, moving the plane in and so on — the ground personnel.

Mr. Skrobica: Generally that is done by the airlines' personnel. In some instances contract companies will do it at a particular airport on behalf of a number of different airlines.

Senator Ogilvie: The reason I ask is that I think they do a darn lousy job in general. I cannot fathom how it is possible that an airplane can be in the air for two hours or more and if it arrives a little bit early or late the ground crew seems to be incapable of being there. It is known when the plane left the departure site and whether it is roughly on time or not. When you see them emerging from their coffee shop, they are in no hurry at all. It is quite

M. McKenna : C'est exact.

M. Skrobica : C'est exact.

Le sénateur Ogilvie : Précisons un peu la réponse que vous avez donnée au sénateur Mercer au sujet de la valeur aux livres de 1997. Je crois vous avoir entendu dire qu'il s'agissait d'une valeur aux livres amortie. Le gouvernement applique-t-il les méthodes comptables courantes pour calculer l'amortissement des actifs ou a-t-il sa propre méthode?

M. Skrobica : Si je me souviens bien, et comme cela remonte à 1997, ma mémoire est un peu embrumée, ceux qui constituaient alors les huit grands cabinets de comptables agréés ont été appelés à réaliser des études qui me donnent à penser que l'amortissement a été calculé d'après les principes comptables généralement reconnus.

Le sénateur Ogilvie : Merci. J'ai deux ou trois petites questions pour vous. Dans vos remarques liminaires, vous avez dit qu'Air Canada et WestJet ne font pas partie de votre association. Vous ne voudrez peut-être pas conjecturer, pour autant qu'il s'agisse de conjectures, mais dites-moi si la décision de ces compagnies tient au fait qu'elles estiment être assez grosses pour s'occuper de leurs problèmes de leur côté et qu'elles n'ont pas besoin de faire partie d'une association? Y aurait-il une raison de notoriété publique permettant de comprendre qu'elles n'appartiennent plus à votre association?

M. McKenna : Vous devriez, évidemment, leur poser la question à elles.

Le sénateur Ogilvie : Je comprends.

M. McKenna : J'en ai cependant conclu après coup, mais je n'étais pas là, qu'elles avaient une petite idée en tête et qu'elles se sont sans doute dit qu'il valait mieux l'exécuter de leur côté.

Le sénateur Ogilvie : Je comprends. Je ne savais pas si une raison officielle avait été donnée. Dans ce cas, vous deviez la connaître.

Ma deuxième petite question concerne les services aux aéroports. Le personnel aux portes est-il fourni par l'autorité aéroportuaire ou par les différentes compagnies aériennes?

M. Skrobica : De qui voulez-vous parler au juste?

Le sénateur Ogilvie : Je veux parler du personnel au sol qui accueille l'avion à son arrivée à l'aéroport, le personnel qui se trouve aux portes et qui déploie la passerelle, qui guide les avions au stationnement et ainsi de suite.

M. Skrobica : En général, il s'agit du personnel des compagnies aériennes. Dans certains aéroports, il arrive que des compagnies contractuelles se chargent de ce service pour les différentes compagnies aériennes.

Le sénateur Ogilvie : Si je vous pose la question, c'est que c'est généralement nul comme boulot. J'ai du mal à imaginer qu'un avion puisse arriver avec un peu d'avance ou de retard après deux heures de vol ou plus et que les équipes au sol soient incapables d'être au rendez-vous. Dès que l'avion décolle, on sait s'il va être à peu près à temps ou pas. Quand on voit les signaleurs et les autres émerger de la cafétéria, on remarque qu'ils ne sont pas pressés du

remarkable to watch the behaviour of Canadian ground crews servicing airlines. If we are in a competitive business and we want to deal with customer service, I would think that is one area that could easily be improved. I have been told by one airline that they did not control that; the airport authority controlled that. Obviously, based on your answer, they were passing the buck.

Mr. Skrobica: When you see the individual personnel at a gate, there could be other factors that are involved in the cause for delay. There are the air traffic controllers. There can be all kinds of delays with regards to the routing of the aircraft, even on the ground. Perhaps there is not an availability of gates, which is the purview of the airport authority. There is a potential for many other problems.

If it was, as you indicated through observation, the ramp personnel, then the responsibility falls on the shoulders of airline.

Senator Ogilvie: To follow up briefly, I do not want to go through the litany of examples that I have noticed. However, the one that stands out most is arriving at the gate on time and sitting there directly at the beginning of the painted line into the gate, with nothing else in the way, and waiting for the crew to emerge from the coffee shop, which is visible from the ramp area. This happens repeatedly. The plane has been in the air a minimum of an hour and a half to two and a half hours on the flights that I am on. I think it is terrible service.

Mr. McKenna: Am I wrong or is this somewhat related to your earlier question about membership in our association?

Senator Ogilvie: As you are not prepared to provide what you suspect is the answer to my question, I am not prepared to provide you with the information you are seeking.

Senator Mercer: I have always said that they did not know we were coming. No one told them.

I want to go back to a couple of points for clarification. In response to Senator Frum's question, you talked about the flights to Iqaluit and the fact that we may now have three airlines flying there. One of my complaints has always been that the largest airline engages in predatory pricing. When they appear before us I will be asking them the same question. This is why airlines like Canadian and others did not last in the game. They drove the price down so far that the other guys could not survive. They had the good flights that were making money. Is that what you are hinting at happening in a place like Iqaluit? That is, people who are flying back and forth may be getting a good deal now, but when there is only one airline, the price will go up?

Mr. Skrobica: That is one point, but I would like to make another. The Government of Canada intervened on behalf of one airline last year and provided a substantial loan.

Senator Mercer: To First Air or Air North?

tout. C'est remarquable d'observer le comportement du personnel au sol qui s'occupe des compagnies aériennes. S'il s'agit d'offrir un service à la clientèle dans un milieu où la concurrence est rude, je me dis qu'on pourrait facilement améliorer ce pan de service. Le représentant d'une compagnie aérienne me dit que ce sont les autorités aéroportuaires qui s'occupent de ce genre de choses. S'en juge d'après votre réponse, on se passe la balle.

M. Skrobica : S'agissant du personnel au sol, il faut savoir que les retards peuvent être dus à différents facteurs, comme le contrôle de la circulation aérienne à cause du routage et même la circulation au sol. Il peut arriver que la porte ne soit pas disponible, ce qui relève alors de l'autorité portuaire. Il peut y avoir bien d'autres problèmes.

En revanche si, comme vous l'avez constaté, il s'agit du personnel sur l'aire de trafic, à ce moment-là, la responsabilité incombe à la compagnie aérienne.

Le sénateur Ogilvie : Pour en rester sur le même sujet, loin de moi l'idée de vous débobiner une litanie d'exemples d'incidents dont j'ai été témoin, mais le plus frappant de tous, c'est quand l'avion arrive à l'heure à la porte et qu'il reste immobile au début de la ligne peinte menant jusqu'à la porte sans que quoi que ce soit lui barre le chemin en attendant que le personnel de piste daigne sortir de la cafétéria qu'on aperçoit depuis le tarmac. Cela se produit régulièrement. Sur les vols que je prends, les avions passent au moins une heure trente à deux heures trente dans les airs. J'estime que c'est un service épouvantable.

M. McKenna : Est-ce que je me trompe ou cela rejoint votre question de tout à l'heure sur les membres de notre association?

Le sénateur Ogilvie : Comme vous n'êtes pas disposé à me donner ce que je pense être la réponse à ma question, je ne suis, pour ma part, pas disposé à répondre à votre question.

Le sénateur Mercer : J'ai toujours dit qu'ils ne savaient pas que nous venions, personne ne les ayant prévenus.

Permettez-moi de revenir sur deux ou trois choses par souci de clarification. En réponse à la question du sénateur Frum, vous avez parlé des vols vers Iqaluit et du fait que nous allons peut-être nous retrouver avec trois compagnies aériennes desservant cette collectivité. Je me suis toujours plaint du fait que les grandes compagnies aériennes pratiquent des tarifs prédateurs. Je leur poserais d'ailleurs la même question quand nous les accueillerons ici. C'est pour ça que les compagnies aériennes comme Canadian et d'autres n'ont pas survécu. Les gros joueurs tirent tellement les prix vers le bas que les autres ne peuvent pas survivre. Ils avaient les bonnes liaisons qui rapportaient de l'argent. Laissez-vous entendre que c'est ce qui va se passer à Iqaluit? Autrement dit, que les voyageurs bénéficient peut-être de bons tarifs pour l'instant sur cette liaison, mais que les prix vont augmenter dès qu'il n'y aura plus qu'une seule compagnie aérienne?

M. Skrobica : C'est une chose, mais je pourrais ajouter autre chose. L'année dernière, le gouvernement du Canada est intervenu au nom d'une compagnie aérienne à qui il a consenti un prêt substantiel.

Le sénateur Mercer : C'était First Air ou Air North?

Mr. Skrobica: Try Air Canada.

Mr. McKenna: Ask your colleague.

Mr. Skrobica: Try Air Canada. They were the recipient of \$250 million, including a fairly strange transaction called the Canada Account, for \$100 million. Interventions like that upset market dynamics. It gives courage to airlines that might not be in as good a financial position as would normally be the case and allows them to take risks that would not normally happen. Our association is on the record saying that we do not favour intervention for a single airline. However, if you are providing support, it should be for the industry as a whole.

Senator Mercer: I want to clarify one more thing. You provided us with a lot of interesting angles. I want to save some of these for when other witnesses come here, including those airlines who are not members of your association today and Transport Canada.

In the numbers that we went over before, when we came up with \$1.16 billion — the \$760 million, the \$100 million and the \$300 million — is that just for your members, or does it include WestJet and Air Canada?

Mr. Skrobica: It would be the industry as a whole.

Senator Mercer: So it does include WestJet and Air Canada. Thank you.

Senator MacDonald: Thank you, gentlemen, for coming here this evening. Yesterday, we had a presentation by the National Airlines Council of Canada. You are here tonight as the Air Transport Association of Canada. It appears to this layman that you are all from the same industry and are advocating the same positions. Why are there two organizations, and why is everyone not under the same umbrella?

I asked some questions last night with regard to the membership, and the answers were not very forthcoming. I would like to see if you can provide some clarification.

Mr. McKenna: We would welcome some of those members back if they decided to come back. The two associations do not work in opposition. As you have figured out by now, we have similar positions on a number of issues, so we do work together on a number of issues. Those people decided that they wanted to work in a smaller group of four rather than a group of 200, and that is what they decided to do. That is all I can say about that.

Senator MacDonald: They include most of the major carriers in the country, although I asked last night why Porter was not included because it is becoming more of a major carrier. I understand that your group has many small organizations; is that correct?

Mr. McKenna: Training organizations, of course.

M. Skrobica : Essayez Air Canada.

M. McKenna : Demandez à votre collègue.

M. Skrobica : Essayez Air Canada. Cette compagnie a reçu 250 millions de dollars dont 100 millions de dollars dans le cadre d'une transaction plutôt bizarre effectuée au titre du Compte du Canada. Des interventions de ce genre bousculent la dynamique du marché. Elles encouragent les compagnies aériennes qui ne sont peut-être pas dans une excellente position financière, ce qui est habituellement le cas, à prendre des risques qu'elles n'assumeraient normalement pas. Notre association a officiellement déclaré qu'elle n'est pas en faveur d'interventions auprès d'une seule compagnie aérienne et que, quitte à consentir des aides, il faut que cela profite à toute l'industrie.

Le sénateur Mercer : Je veux tirer une autre chose au clair. Vous nous avez proposé beaucoup d'angles intéressants. Je vais en retenir quelques-uns pour nos échanges futurs avec d'autres témoins, y compris les compagnies aériennes qui ne sont plus membres de votre association et Transports Canada.

Les 760 millions, 100 millions et 300 millions de dollars que vous avez cités tout à l'heure concernent-ils uniquement vos membres ou également WestJet et Air Canada?

M. Skrobica : Je dirais l'industrie en général.

Le sénateur Mercer : Donc ça comprend aussi WestJet et Air Canada. Merci.

Le sénateur MacDonald : Merci, messieurs, de vous être déplacés ce soir. Hier, nous avons accueilli des représentants du Conseil national des compagnies aériennes du Canada. Ce soir, vous représentez l'Association du transport aérien du Canada. Le néophyte pourrait se dire qu'étant donné que vous appartenez tous à la même industrie, vous défendez les mêmes positions. Pourquoi y a-t-il deux organisations et pourquoi tout le monde ne se trouve-t-il pas sous le même parapluie?

Hier, j'ai posé certaines questions au sujet des membres de vos associations, mais je n'ai pas obtenu de réponse. Voyons si vous pouvez tirer les choses au clair pour moi.

M. McKenna : Nous serions ravis que certains de ces membres décident de revenir chez nous. Les deux associations ne se combattent pas. Comme vous avez pu le constater, nous avons des positions semblables sur un certain nombre de questions et nous collaborons d'ailleurs à plusieurs dossiers. Ces compagnies ont décidé de se réunir pour former un petit groupe de quatre, et cette décision leur appartient. C'est tout ce que je peux vous dire.

Le sénateur MacDonald : Ce groupe est constitué de la plupart des gros transporteurs au Canada et, hier soir, j'ai demandé pourquoi Porter n'en faisait pas partie, puisque cette compagnie est en train de rejoindre les grands. Je crois savoir que votre groupe comporte un grand nombre de petites organisations, c'est exact?

M. McKenna : C'est effectivement le cas avec les écoles de pilotage.

Senator MacDonald: Flying clubs and things of that nature?

Mr. McKenna: Not too many. We are not talking about anything other than commercial aviation in our association: flying schools, regional operators, the ones that charter business aircraft, cargo and regional airlines.

Senator MacDonald: Will there be a solution to this split? Will they get back under the same umbrella? Are discussions being held to get everyone back into the same tent?

Mr. McKenna: I would be lying if I said that there were discussions at this point. They decided to move away, and we decided to regroup and reorganize accordingly. It has been pretty interesting for our association because many of the smaller members have since joined our association thinking that maybe now their concerns would also be heard. When you have three or four big organizations in your association, they carry a lot of weight.

Senator MacDonald: Yes, they would. I just wanted clarification on that.

Mr. McKenna: We would welcome them back, absolutely, but we are not knocking at their doors.

Senator MacDonald: Thank you.

Senator Marshall: I want to go back to the subsidies that I was asking about earlier. You used the term "intervention" when some financial assistance was provided to one particular airline. What other types of external financial assistance are provided to the members of your association? For example, do any or many of the airlines that fly into remote communities receive some sort of subsidy from a government?

Mr. Skrobica: Zero. There may be some local support, usually on a municipal basis, but to the best of my knowledge generally in Canada there is no subsidy.

The United States has the Essential Air Service program, which subsidizes regional airlines to fly into Grand Forks and such places that would not normally have the critical mass to support regular air service.

Senator Marshall: With the exception of the one intervention that you spoke about earlier, the airlines are really on their own?

Mr. McKenna: Yes. Every member of our association, save one, is a privately owned airline. Some of the northern airlines are owned in part by the Aboriginal people. That funding comes from the government, not necessarily to buy an airline, but for general well-being. All of these airlines are privately owned.

Le sénateur MacDonald : Comme les aéroports et des entreprises de ce genre?

M. McKenna : Pas vraiment. Nous ne représentons véritablement que des sociétés de l'aviation commerciale : les écoles de pilotage, les exploitants régionaux, les sociétés de transport aérien à la demande, les compagnies aériennes régionales et les compagnies de fret.

Le sénateur MacDonald : Va-t-on un jour réparer cette fracture? Tout le monde se retrouvera-t-il sous le même parapluie? Avez-vous des discussions pour que tout le monde se retrouve un jour sous la même bannière?

M. McKenna : Je vous mentirais si je vous disais que nous sommes en train de discuter de cela. Ces compagnies ont décidé de se retirer et nous, nous avons décidé de nous ressaisir et de nous réorganiser en conséquence. La transformation a été intéressante pour notre association qui a accueilli depuis un certain nombre de petits exploitants s'étant dit que, désormais, ils auraient une chance d'être entendus. Quand on a trois ou quatre gros joueurs dans une association, ils font pencher la balance.

Le sénateur MacDonald : Effectivement. Je voulais simplement obtenir une précision.

M. McKenna : Nous serions heureux de les voir réintégrer le bercail, mais nous n'allons pas cogner à leur porte.

Le sénateur MacDonald : Merci.

Le sénateur Marshall : Je veux revenir sur la question des subventions que j'ai soulevée tout à l'heure. Vous avez employé le mot « intervention » pour décrire une aide financière consentie à une compagnie aérienne. Quelles autres formes d'aides financières sont consenties aux membres de votre association? Par exemple, le gouvernement subventionne-t-il une ou plusieurs compagnies aériennes desservant des collectivités éloignées?

M. Skrobica : Aucune. Il peut y avoir des aides financières consenties localement, en général par des municipalités, mais pour autant que je sache, il n'y a généralement pas de subventions au Canada.

Les Américains, eux, ont le Essential Air Service program qui consiste à subventionner les compagnies aériennes régionales afin de les amener à desservir des villes comme Grand Forks qui n'ont habituellement pas la masse critique nécessaire pour soutenir un service aérien régulier.

Le sénateur Marshall : À l'exception de la seule intervention dont vous avez parlé tout à l'heure, les compagnies aériennes doivent-elles se débrouiller seules?

M. McKenna : Oui. Tous les membres de notre association, sauf un, sont des transporteurs privés. Certaines compagnies aériennes desservant le Nord sont en partie détenues par des Autochtones. C'est le gouvernement qui finance, pas forcément pour acheter la compagnie aérienne, mais pour assurer le bien-être général des résidents. Toutes ces compagnies aériennes sont détenues par des intérêts privés.

Senator Marshall: I know of one case a number of years ago where a privately owned airline was substantially subsidized by a provincial government. I was wondering whether that was an anomaly or a common thing. From what you are saying, that would have been an anomaly.

Mr. McKenna: A few years ago in the province of Quebec, Air Labrador, and before that Jazz, was subsidized to the tune of perhaps \$1 million a year to offer services in remote regions where they would not normally go. Those are the only cases I know of where there have been subsidies to airlines. The government wanted to ensure that there would be service in an area where it would otherwise not be commercially viable.

I am aware of provincial governments subsidizing studies on whether it would be viable for an airline to operate in a given region. Those subsidies went to regional organizations that were trying to attract these services.

The Deputy Chair: Has the Flight Rights Canada program that was instituted a couple of years ago been sufficient to strengthen and protect passenger interests? What are some recommendations from your membership's point of view for improving the industry's service to the Canadian flying public?

Mr. McKenna: You have touched on one of Mr. Skrobica's favourite subjects, so he can answer that question.

Mr. Skrobica: Flight Rights Canada was introduced in the days prior to the past election. I do not believe that Canadian consumers have been adequately informed of the rights they have with regard to flights. I am aware that there is a page in the Transport Canada website, but if you have seen the Transport Canada website you will know that it is a giant bowl of spaghetti that makes it very difficult for people to find information like that.

A properly developed communications plan should be put forth to the consumers of Canada to inform them of Flight Rights Canada and of the fact that a variety of airlines have subscribed to it.

The Deputy Chair: From your perspective, is the structure of the program not efficient? Is the problem simply that it has not been properly disseminated to the public?

Mr. Skrobica: It has not been properly disseminated. A better communications program is required to inform consumers across Canada.

The Deputy Chair: How does it compare to the system that was previously in place?

Mr. Skrobica: We still have a mediation service run by the Canadian Transportation Agency. They try to reconcile passengers' grievances against airlines' contractual tariffs and arrive at a satisfactory resolution. If there was a wider

Le sénateur Marshall : Je sais qu'il y a plusieurs années, un gouvernement provincial a énormément subventionné une compagnie aérienne privée. Était-ce une anomalie ou quelque chose de courant? D'après ce que vous nous dites, ce devait être une anomalie.

M. McKenna : Il y a quelques années, au Québec, Air Labrador et, avant cela Jazz, ont été subventionnés à hauteur de quelque chose comme 1 million de dollars par an pour offrir des services dans les régions éloignées où elles ne seraient normalement pas allées. Ce sont les seuls cas où, à ma connaissance, des compagnies aériennes ont été subventionnées. Le gouvernement voulait s'assurer qu'elles desserviraient des régions commercialement non viables.

Je sais que des gouvernements provinciaux ont payé des études pour établir s'il serait viable, pour les compagnies aériennes, d'exploiter un service dans telle ou telle région. Les fonds à cette fin ont été versés à des organisations régionales qui cherchaient à attirer ce genre de services.

Le vice-président : La stratégie Droits des voyageurs aériens Canada, qui a été mise en œuvre il y a deux ans, a-t-elle permis de confirmer et de protéger les intérêts des passagers? Quelles recommandations d'améliorations vos membres ont-ils formulées pour bonifier les services que votre industrie offre au public voyageur canadien?

M. McKenna : Comme vous touchez à l'un des sujets favoris de M. Skrobica, je vais lui laisser le soin de vous répondre.

M. Skrobica : La stratégie Droits des voyageurs aériens Canada a été annoncée dans les jours qui ont précédé les dernières élections. Je ne pense pas que les consommateurs canadiens aient été correctement renseignés au sujet de leurs droits de voyageurs aériens. Je sais qu'une page du site Internet de Transports Canada est consacrée à cette stratégie, mais si vous avez eu la chance de jeter un coup d'œil sur ce site, vous savez qu'il ressemble à un énorme bol de spaghettis dans lequel il est très difficile d'aller pêcher des renseignements de ce genre.

Il faudrait préparer un solide plan de communications en vue d'informer les consommateurs canadiens de leurs droits de voyageurs aériens et du fait que de nombreuses compagnies aériennes ont souscrit à ce programme.

Le vice-président : Selon vous, c'est la structure du programme qui n'est pas efficace? N'est-ce pas simplement un problème de diffusion de l'information auprès du public?

M. Skrobica : C'est un défaut de diffusion. Il faut appliquer un meilleur programme de communications pour renseigner tous les Canadiens.

Le vice-président : En quoi ce programme se compare-t-il avec ce qui existait avant?

M. Skrobica : Le service de médiation administré par l'Office des transports du Canada existe encore. Il est chargé de rapprocher le point de vue des passagers réclamant un redressement et celui des compagnies aériennes qui appliquent

dissemination of Flight Rights Canada, you might avoid even getting to that point. Consumers would have better knowledge of what they can expect from an airline.

The Deputy Chair: There being no further questions from members of the committee, I would like to thank the representatives of the Air Transport Association of Canada for being here this evening. You have been very helpful. If you have anything further to provide the committee as it progresses in its work, that would be welcome. You can send it to the clerk of the committee.

Thank you again for being here this evening.

Mr. McKenna: I will send the clerk a document showing how I have arrived at the figure I cited and how the number has progressed over the last years.

The Deputy Chair: Thank you.

(The committee adjourned.)

une grille tarifaire contractuelle, et de parvenir à un règlement satisfaisant. Si les droits des voyageurs aériens étaient mieux connus, on pourrait éviter d'en venir à la médiation. Les consommateurs sauraient mieux ce qu'ils peuvent attendre d'une compagnie aérienne.

Le vice-président : Comme les membres du comité n'ont plus de questions à poser, je tiens à remercier les représentants de l'Association du transport aérien du Canada de s'être déplacés ce soir. Vous nous avez été très utiles. Si vous voulez communiquer quoi que ce soit au comité dans le courant de ses travaux, n'hésitez surtout pas. Vous pouvez faire parvenir l'information à la greffière du comité.

Merci d'avoir répondu à notre invitation.

M. McKenna : J'enverrai à la greffière un document expliquant comment j'en suis arrivé aux chiffres que je vous ai donnés et comment la situation a évolué au fil des ans.

Le vice-président : Merci.

(La séance est levée.)

Wednesday, October 26, 2010

National Airlines Council of Canada:

George Petsikas, President;

Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee;

Lorne MacKenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee.

Wednesday, October 27, 2010

Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;

Bill Boucher, Vice-President, Flight Operations;

Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs.

Le mardi 26 Octobre 2010

Conseil national des lignes aériennes du Canada :

George Petsikas, président;

Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation;

Lorne MacKenzie, président du Sous-comité du service et de l'accessibilité.

Le mercredi 27 octobre 2010

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et Chef de la direction;

Bill Boucher, vice-président, Opérations aériennes;

Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, October 19, 2010

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy;

Michel Villeneuve, Director, Transport Statistics, Economic
Analysis.

Wednesday, October 20, 2010

Transport Canada:

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy;

Isabelle Desmartis, Director, Security Policy.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, ministre des Transports,
l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 19 octobre 2010

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques;
Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux
aériens;
Michel Villeneuve, directeur, Statistiques des transports, Analyse
économique.

Le mercredi 20 octobre 2010

Transports Canada :

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux
aériens;
Isabelle Desmartis, directrice, Politique de sécurité.

(Suite à la page précédente)



19
83



Third Session
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, November 2, 2010
Tuesday, November 16, 2010
Wednesday, November 17, 2010

Le mardi 2 novembre 2010
Le mardi 16 novembre 2010
Le mercredi 17 novembre 2010

Issue No. 5

Fascicule n° 5

Fifth, sixth and seventh meetings on:

The emerging issues related
to the canadian airline industry

Cinquième, sixième et septième réunions concernant :

Les nouveaux enjeux qui sont ceux
du secteur canadien du transport aérien

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	* LeBreton, P.C.
Zimmer	
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Boisvenu (*November 3, 2010*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator Plett (*November 1, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	* LeBreton, C.P.
Zimmer	
(ou Comeau)	

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 3 novembre 2010*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 1^{er} novembre 2010*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 2, 2010
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant and Zimmer (9).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Canadian Tourism Commission:

Michele McKenzie, President and CEO;

Greg Klassen, Senior Vice-President, Marketing Strategy and Communications.

The chair made opening statement.

Ms. McKenzie made a statement and, together with Mr. Klassen, answered questions.

At 11:05 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 16, 2010
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (11).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 2 novembre 2010
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant et Zimmer (9).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Commission canadienne du tourisme :

Michele McKenzie, présidente-directrice générale;

Greg Klassen, vice-président principal, Stratégie de marketing et communications.

Le président prend la parole.

Mme McKenzie fait une déclaration puis, avec M. Klassen, répond aux questions.

À 11 h 5, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 16 novembre 2010
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 31, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (11).

Également présent : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Canadian Transportation Agency:

Nina Frid, Director General, Dispute Resolution Branch;

Ghislain Blanchard, Director General, Industry Regulation and Determinations Branch;

Claude Jacques, General Counsel.

The chair made opening statement.

Mr. Blanchard made a statement and, together with Ms. Frid and Mr. Jacques, answered questions.

At 11:07 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 17, 2010
(15)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:50 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (9).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:

Canadian Airports Council:

William Restall, Chair;

Tom Ruth, Vice-Chair;

Lloyd McCoomb, Member, Board of Directors.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Office des transports du Canada :

Nina Frid, directrice générale, Direction générale du règlement des différends;

Ghislain Blanchard, directeur général, Direction générale de la réglementation et des déterminations de l'industrie;

Claude Jacques, avocat général.

Le président prend la parole.

M. Blanchard fait une déclaration puis, avec Mme Frid et M. Jacques, répond aux questions.

À 11 h 7, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 17 novembre 2010
(15)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 50, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (9).

Également présent : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Conseil des aéroports du Canada :

William Restall, président;

Tom Ruth, vice-président;

Lloyd McCoomb, membre, Conseil d'administration.

The chair made opening statement.

Mr. Restall made a statement and, together with Mr. McCoomb and Mr. Ruth, answered questions.

At 8:40 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Le président prend la parole.

M. Restall fait une déclaration puis, avec M. McCoomb et M. Ruth, répond aux questions.

À 20 h 40, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 2, 2010

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Senate Standing Committee on Transport and Communications open, and thank you for being here today. This morning, we are going to continue our study on emerging issues related to the Canadian airline industry, which was referred to us.

[*English*]

This morning we are pleased to welcome, from the Canadian Tourism Commission, Ms. Michele McKenzie, President and CEO, and Mr. Greg Klassen, Senior Vice-President, Marketing Strategy and Communications.

Michele McKenzie, President and CEO, Canadian Tourism Commission: Thank you for inviting the Canadian Tourism Commission to join you here today. I would like to offer senators a few quick points about the Canadian Tourism Commission, CTC, and then turn the microphone back to you for questions.

The CTC is Canada's national tourism marketing organization. We are headquartered in Vancouver, British Columbia and are active in marketing in 12 countries around the world. We are a Crown corporation operating within a highly competitive and commercial environment.

We are results driven: For every dollar invested in CTC core marketing campaigns in 2009, \$101 was generated in tourism export revenues. That is new money brought into Canada's economy as a result of CTC marketing investments. That is a return on investment of 101 to 1.

Leading partnerships, we work with the whole tourism sector to strive to raise its competitiveness and showcase Canada as a destination where travellers can create extraordinary personal experiences unique in the world. That is Canadian's tourism brand.

CTC's leadership and partnership are very much sought after in international markets where the Canadian tourism brand leads and holds the greatest impact. Our vision is to inspire the world to explore Canada. CTC, our partners and industry watchers agree that the sustainability of Canada's tourism industry requires an increasing number of international travellers.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 2 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte, et je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Ce matin, nous allons poursuivre notre étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

Ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir, de la Commission canadienne du tourisme, Mme Michele McKenzie, présidente-directrice générale et M. Greg Klassen, vice-président principal, Stratégie de marketing et communications.

Michele McKenzie, présidente-directrice générale, Commission canadienne du tourisme : Merci d'avoir invité la Commission canadienne du tourisme à se joindre à vous aujourd'hui. Avant d'entendre vos questions, j'aimerais vous donner brièvement quelques renseignements sur la Commission canadienne du tourisme, la CCT.

La CCT est l'organisme national de marketing touristique du Canada. Notre siège social est établi à Vancouver, en Colombie-Britannique, et nous menons des activités de marketing dans 12 pays du monde. La CCT est une société d'État qui évolue dans un contexte commercial très concurrentiel.

Notre organisation est axée sur les résultats : Pour chaque dollar investi dans les campagnes de marketing de base en 2009, la CCT a généré 101 \$ en recettes provenant de touristes étrangers. C'est autant d'argent injecté dans l'économie canadienne grâce aux investissements en marketing de la CCT. Le rendement du capital investi atteint donc 101 pour un.

Au moyen de partenariats, nous travaillons de concert avec l'ensemble du secteur touristique afin de rehausser le caractère concurrentiel de l'industrie et de mettre en valeur le Canada en tant que destination où les voyageurs peuvent créer leurs propres expériences extraordinaires, uniques au monde. C'est cela, la marque touristique du Canada.

Le leadership et le partenariat de la CCT sont très demandés dans les marchés internationaux où la marque touristique du Canada exerce son plus grand pouvoir d'attraction. Notre vision est d'inviter le monde entier à explorer le Canada. La CCT, ses partenaires et les observateurs de l'industrie s'entendent sur un point : pour assurer la durabilité de l'industrie touristique canadienne, il faut attirer davantage de voyageurs internationaux.

CTC's third-party-administered advertising tracking and conversion studies reveal that our measured campaigns in 2009 had the following attributable results: They generated an estimated \$1.66 billion in tourism revenue for Canada's economy and contributed to the maintenance or creation of an estimated 15,284 jobs in the Canadian tourism industry.

Our objectives for 2011 to 2015 are to increase demand for Canada's visitor economy and to focus on markets where Canada's tourism brand leads and where we can yield the highest return on investment.

Since our 2007 launch of Canada's revitalized tourism brand "Canada. Keep Exploring," we have worked to build a bridge between the world's nature-based perceptions of Canada and the need to present more diverse and real Canadian travel experiences in a personal, emotional, relevant and interactive way. We want to prove to prospective travellers that experiences in Canada will enrich their lives.

Our success in branding Canada has been cited as one of the main reason that Canada has climbed FutureBrand's Country Brand Index, CBI, from twelfth place in 2006 to sixth place in 2007 and has held second place for the last two years.

The CTC achieved significant success during the first two phases of our 2010 Winter Games strategy. Phase 1 was Brand Building before the games, and Phase 2 was Media Relations and Web Content during the games. In many cases, our efforts far exceeded the initial targets set out in 2007 when we received incremental funds to leverage this opportunity.

We were now in the final phase, Harvesting the Afterglow, which means converting travel intentions into actual bookings, all in support of the ultimate goal of increasing tourism export-revenue for Canada. As mentioned earlier, CTC's strategic focus is toward markets that generate the best return on investment, and those that are high-yield air travellers.

In 2006, Canada implemented the existing international air policy known as Blue Sky. The tone and spirit of the Blue Sky principles reflect a progressive and systematic approach to air bilateral negotiations.

While CTC cannot address issues that fall under the heading of government policy, we can certainly provide you with our insights about air travel and tourism opportunities for Canada.

I am very pleased that your committee is examining the issues that have an impact on travel to Canada. Emerging issues around the airline industry should be turned into opportunities for the benefit of the tourism sector.

Les études de conversion et le suivi publicitaire menés par de tierces parties pour le compte de la CCT révèlent que les campagnes mesurées en 2009 ont donné les résultats suivants : elles ont permis un apport estimatif de 1,66 milliard de dollars en recettes touristiques au profit de l'économie canadienne et contribué au maintien ou à la création de 15 284 emplois dans l'industrie touristique au Canada, selon les estimations.

Pour la période comprise entre 2011 et 2015, la CCT se donne pour objectifs d'augmenter la demande au profit de l'économie touristique du Canada et de se concentrer sur les marchés où la marque touristique du Canada est à l'avant-scène et fournit le meilleur rendement du capital investi.

Depuis le lancement de la nouvelle marque touristique « Canada. Explorez sans fin », en 2007, nous avons cherché à jeter un pont entre les perceptions du Canada dans le monde, fondées sur la nature, et la nécessité de présenter des expériences touristiques canadiennes plus diversifiées et plus authentiques, qui soient personnelles, pertinentes et interactives, et fassent appel aux émotions. Nous voulons prouver aux voyageurs potentiels que les expériences au Canada vont enrichir leur vie.

Le succès de l'établissement de la marque Canada serait l'une des principales raisons qui ont fait passer le Canada de la 12^e à la sixième place de l'indice des marques nationales FutureBrand de 2006 à 2007, avant de le propulser en deuxième place durant les deux dernières années.

La CCT est fière du succès obtenu au cours des deux premières étapes de sa stratégie pour les Jeux olympiques d'hiver de 2010. La première étape portait sur l'établissement de la marque avant les Jeux et la deuxième étape sur les relations avec les médias et le contenu Web durant les Jeux. Dans bien des cas, nos efforts nous ont permis de dépasser de loin les objectifs établis au départ en 2007, lorsque nous avons obtenu des fonds supplémentaires pour tirer parti de cet événement.

Nous en sommes maintenant à l'étape finale, soit récolter les fruits des Jeux. Il s'agit de convertir les intentions de voyage en réservations, dans le but ultime d'accroître les recettes provenant des touristes étrangers au Canada. Comme je l'ai déjà mentionné, la stratégie de la CCT consiste à se concentrer sur les marchés qui procurent le meilleur rendement du capital investi, soit les voyageurs à haut rendement.

En 2006, le Canada a mis en œuvre la politique internationale sur le transport aérien, déjà connue sous le nom de « Ciel bleu ». Le ton et l'esprit des principes énoncés dans Ciel bleu traduisent une approche progressive et systématique des négociations bilatérales sur le transport aérien.

Bien que les questions relatives aux politiques gouvernementales ne soient pas du ressort de la CCT, nous estimons utile de vous communiquer notre point de vue sur les voyages aériens et les possibilités touristiques pour le Canada.

Je suis très heureuse de voir le comité se pencher sur des questions qui ont une incidence sur les voyages au Canada. Il faut transformer les problèmes émergents de l'industrie aérienne en occasions profitables pour l'ensemble du secteur touristique.

We can do a great job selling Canada as a tourism destination and grabbing the attention of those high-yield air travellers. However, even if we were the most brilliant marketers in the world, if people cannot get here when they are inspired, we lose customers, and we lose against the competition. While progress is being made, there is considerable untapped opportunity. We certainly encourage new agreements with priority countries that have demonstrated potential for tourism.

Honourable senators, in the interest of your time and the important work of this committee, I would now be pleased to answer your questions.

Senator Merchant: Thank you for being here this morning.

In this morning's *The Globe and Mail*, there is a ranking of top tourist destinations. In 2000, we ranked ninth, and we ranked fifteenth in 2009. As you mentioned, in 2010 we had the Olympic Games, and we spent a lot of money promoting Canada.

According to the newspaper, Ms. McKenzie, you declined to comment on the statement of the National Travel and Tourism Coalition, NTTC, that issued this report last week criticizing Ottawa for heavily taxing the airport and airline sectors. Perhaps you would comment on it now.

Ms. McKenzie: I am quoted in that article speaking to the challenges that we face competing in an increasingly competitive marketplace. Canada is losing share. All established destinations in the world are losing market share as the pie is growing very quickly. Traditional destinations are losing to new and emerging destinations, so we have to compete fiercely to stay in the game.

NTTC is made up of organizations that are in the advocacy business. As a Crown corporation, we are not in that business. However, as the article mentions, increasing competition is the biggest strategic issue that we see in the international marketplace, and it is at all levels. We have a reasonable budget, but we are outspent by many of our competitors.

However, marketing expenditure is not the only competitive factor. Canada is a relatively expensive destination compared to destinations that we compete against. Therefore, we have to seek higher-yield travellers who can spend more money on a vacation.

That is our strategy, and we have had reasonable success in converting customers with it. However, that is a very small piece of the overall picture for Canada.

La CCT peut faire beaucoup pour vendre le Canada en tant que destination touristique et attirer l'attention des voyageurs à haut rendement tant convoités. Cependant, nous aurons beau mettre en place les stratégies de marketing les plus brillantes, si les voyageurs potentiels ne peuvent pas se rendre au Canada quand ils le souhaitent, nous perdons des ventes et nous reculons face à nos concurrents. Il faut certes applaudir les progrès réalisés, mais il reste tant de possibilités à exploiter. Nous appuyons totalement la conclusion de nouveaux accords avec les pays prioritaires qui font preuve d'un bon potentiel touristique.

Honorables sénateurs, je sais que votre temps est précieux et que ce comité a du travail important à faire. Je me ferai donc un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Merchant : Merci d'être venus ce matin.

Dans l'édition de ce matin, le *Globe and Mail* présentait le classement des meilleures destinations touristiques. En 2000, nous étions au neuvième rang, mais en 2009, nous avons reculé au 15^e rang. Comme vous l'avez mentionné, 2010 était une année olympique pour nous et nous avons dépensé beaucoup d'argent pour faire la promotion du Canada.

Selon le journal, madame McKenzie, vous avez refusé de commenter les conclusions de la Coalition nationale du voyage et du tourisme, la CNVT, qui a fait paraître la semaine dernière ce rapport reprochant à Ottawa de taxer lourdement les secteurs des aéroports et du transport aérien. Vous accepterez peut-être de présenter vos commentaires maintenant.

Mme McKenzie : Cet article cite une de mes déclarations concernant les défis auxquels nous devons faire face dans un marché de plus en plus concurrentiel. Le Canada perd des parts de marché. Toutes les destinations traditionnelles du monde perdent des parts de marché, étant donné que le gâteau s'agrandit rapidement. Les destinations traditionnelles perdent du terrain face aux nouvelles destinations. C'est pourquoi, nous devons nous défendre féroce­ment pour rester dans la course.

La CNVT est composée d'organisations qui appartiennent au secteur de la promotion. En tant que société de la Couronne, nous n'évoluons pas dans ce secteur. Cependant, comme le mentionne l'article, l'accroissement de la concurrence est le principal enjeu stratégique sur le marché international et à tous les niveaux. Nous disposons d'un budget raisonnable, mais inférieur à celui de beaucoup de nos concurrents.

Cependant, les dépenses de marketing ne constituent pas le seul facteur à exercer une influence sur le plan de la concurrence. Le Canada est une destination relativement coûteuse par comparaison aux autres destinations concurrentes. C'est pourquoi, nous devons attirer les voyageurs à haut rendement qui ont les moyens de consacrer plus d'argent à leurs vacances.

Voilà la stratégie que nous avons adoptée et qui a donné d'assez bons résultats en matière de conversion de notre clientèle. Cependant, cela ne représente qu'une très petite partie du secteur touristique global du Canada.

Senator Merchant: Are there any countries that subsidize flight costs to encourage people to come to their country? Once you get tourists in the country, they of course spend money. You said that it is very expensive to fly into Canada. Can you elaborate on that and tell me if there are any countries that subsidize flight costs?

Ms. McKenzie: I cannot speak specifically to countries that subsidize flight costs. The cost structures are very different in different countries. The Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD, has released a tourism competitiveness report that says that overall Canada is quite competitive from a tourism point of view. We have a very high cost structure of airport fees and taxes, which increases the cost of air travel to Canada. Some countries have more ownership of national airlines, which was our model in the past. However, I cannot say whether there are countries that are directly subsidizing air travel.

Sometimes marketing organizations do that. They will subsidize charter flights, for instance, out of certain locations. The Canadian Tourism Commission does not subsidize any airlines coming into Canada. We work very closely with tour operators, some of which own their own airlines, but we are not in the subsidy business.

Senator Merchant: I believe that Toronto has among the highest landing costs in Canada. We will be making recommendations to the government. You are the government, though, are you not?

Ms. McKenzie: We are a Crown corporation.

Senator Merchant: Many people complain about the very high costs since the Government of Canada gave up control of airports to local airport authorities. What can the government do to bring sanity to these extra costs?

Ms. McKenzie: The cost of air travel to Canada should be looked at in the overall broad policy framework. There are many policy opportunities to improve Canada's tourism competitiveness. A number of those are identified in that white paper, so the airport fees and taxes have been identified as one of those areas.

I do not know to what extent the discussions between airports and the ownership or the management structure now within airports allow for an easy fix to that issue, but I do know it serves to contribute to the overall high cost of travel to Canada.

Senator Housakos: Would you be able to tell us what percentage of tourists come to Canada via air and via ground?

Ms. McKenzie: We have that information. We are talking about the U.S. market when talking about travellers coming by ground. About half of our international overnight travellers come

Le sénateur Merchant : Pouvez-vous nous dire si certains pays subventionnent les frais de transport aérien pour inciter les voyageurs à se rendre chez eux? Une fois qu'ils sont arrivés à destination, les touristes font bien entendu des dépenses. Vous avez mentionné que les vols à destination du Canada sont très coûteux. Pouvez-vous nous en parler un peu plus et nous dire si certains pays subventionnent les coûts du transport aérien?

Mme McKenzie : Je ne peux pas vous parler de façon précise des pays qui subventionnent les coûts du transport aérien. Les structures de coût varient énormément d'un pays à l'autre. L'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, a fait paraître un document sur la concurrence dans le secteur du tourisme selon lequel le Canada est jugé dans l'ensemble assez concurrentiel sur le plan touristique. Nos frais et taxes d'aéroport étant très élevés, le coût du transport aérien vers le Canada s'en trouve automatiquement majoré. Certains pays détiennent une plus grande part dans la propriété de leurs lignes aériennes nationales, comme c'était notre cas autrefois. Cependant, je ne peux pas vous dire si certains pays subventionnent directement les transports aériens.

Certains organismes de marketing le font. Par exemple, ils subventionnent les vols nolisés à destination de certains endroits. La Commission canadienne du tourisme ne subventionne aucune ligne aérienne ayant le Canada pour destination. Nous travaillons en étroite collaboration avec les voyageurs, dont certains possèdent leurs propres lignes aériennes, mais nous n'accordons aucune subvention.

Le sénateur Merchant : Je crois que l'aéroport de Toronto est celui qui facture les frais d'atterrissage les plus élevés au Canada. Nous ferons des recommandations au gouvernement. Vous faites partie du gouvernement, n'est-ce pas?

Mme McKenzie : La CCT est une société de la Couronne.

Le sénateur Merchant : Beaucoup de gens se plaignent de l'augmentation des coûts depuis que le gouvernement du Canada a cédé le contrôle des aéroports aux autorités aéroportuaires locales. Quelles sont les mesures que le gouvernement peut prendre pour mettre un peu d'ordre dans tous ces coûts supplémentaires?

Mme McKenzie : Il faudrait tenir compte de l'ensemble des conditions qui s'appliquent au coût du transport aérien à destination du Canada. Le cadre politique offre de nombreux moyens d'améliorer la compétitivité du Canada dans le domaine touristique. Le livre blanc mentionne plusieurs d'entre eux, notamment les frais et taxes d'aéroport.

Je ne sais pas dans quelle mesure les discussions entre les aéroports et leurs propriétaires ou leur structure de gestion permettraient de résoudre facilement cette question, mais je sais que ces facteurs contribuent à augmenter le coût global des voyages à destination du Canada.

Le sénateur Housakos : Pouvez-vous nous dire quels sont les pourcentages de touristes qui arrivent au Canada par voie aérienne et par voie terrestre?

Mme McKenzie : Nous avons ces renseignements. Les voyageurs qui arrivent au pays par voie terrestre proviennent des États-Unis. Environ la moitié des voyageurs internationaux

from the U.S., and about 20 per cent come by air. Mr. Klassen can get the exact numbers for you. We are certainly happy to follow up on that.

Travellers from every other country come by air, with a few exceptions that come via some kind of a ship or cruise vessel. Our target markets in the U.S. are also air markets as well.

Senator Housakos: I assume it is safe to say that the U.S. market is our largest for potential tourists to Canada.

Ms. McKenzie: Yes, the U.S. is our largest market. However, in 2008, other international markets combined delivered more revenue to Canada than the U.S. market. That continued in 2009, and we expect that trend to continue. Proportionally, we expect that more international revenue will come from markets other than the U.S. market.

Senator Housakos: It is safe to say that you are tracking the second and third largest markets of countries in the world that send tourists here. I assume you are spending your time and energies marketing proportionately based on the history of who we are attracting.

Ms. McKenzie: Yes, we are doing that. Outside of the U.S., for instance, the next largest volume and revenue would come from the U.K., and then a number of countries deliver between 200,000 and 500,000 travellers a year. They are Australia; Japan; France; Germany; Mexico, up until the introduction of a visa; and South Korea.

However, we also have new and emerging markets where the numbers are lower but the growth rate is quite high. We have just started to invest in markets such as India and Brazil, and, of course, China, where we have just achieved approved destination status in the past year.

We are in those markets. Whenever we get into a new market, the most important factor that we end up dealing with there is air access because it is always a supply-and-demand equation. We need to build demand to attract more air capacity from those markets. However, we always run the risk of building demand when there is not enough capacity, and then not succeeding in closing those sales. That is a big part of our market development strategy as well, and as CTC, a big part of what we do is lead the overall marketing effort on behalf of Canada to open new markets that will be future markets for Canada.

Senator Housakos: In the hubs where we get our largest number of tourists, is the airline industry responsive to the needs in giving consistent service and competitive price? In your opinion, would you say that there is room to improve? Is there

qui viennent au Canada pour plus d'une journée proviennent des États-Unis et environ 20 p. 100 arrivent par avion. M. Klassen pourra vous fournir les chiffres exacts. Nous serons très heureux de vous les faire parvenir.

Les voyageurs de tous les autres pays arrivent par avion, avec quelques exceptions pour ceux qui voyagent en bateau ou navire de croisière. Nos marchés cibles aux États-Unis comprennent également les voyages aériens.

Le sénateur Housakos : Je suppose qu'on peut affirmer sans crainte de se tromper que le marché américain représente le secteur touristique potentiel le plus grand du Canada.

Mme McKenzie : Oui, les États-Unis sont notre plus grand marché. Cependant, en 2008, la combinaison de certains autres marchés internationaux a fourni au Canada des recettes plus élevées que le marché américain. Cette tendance s'est maintenue en 2009 et nous nous attendons à ce que cette évolution se poursuive. Nous prévoyons que les recettes en provenance des marchés internationaux continueront à croître par rapport à celles du marché américain.

Le sénateur Housakos : Je crois qu'on peut dire que vous visez les deuxième et troisième marchés en importance parmi les pays du monde qui envoient des touristes chez nous. Je suppose que le temps et l'énergie que vous consacrez aux initiatives de marketing sont proportionnels à l'évolution historique des marchés touristiques que le Canada attire.

Mme McKenzie : Oui, c'est ce que nous faisons. À part les États-Unis, par exemple, c'est le Royaume-Uni qui est à l'origine du plus grand volume et des recettes les plus hautes, suivi d'un certain nombre de pays d'où proviennent entre 200 000 et 500 000 voyageurs par an. Il s'agit de l'Australie, du Japon, de la France, de l'Allemagne, du Mexique jusqu'à l'imposition d'un visa, et de la Corée du Sud.

Cependant, nous nous intéressons également à de nouveaux marchés émergents qui représentent un plus petit nombre de voyageurs, mais dont le taux de croissance est relativement élevé. Nous commençons à investir dans des marchés tels que ceux de l'Inde et du Brésil et, bien entendu, le marché chinois qui nous a accordé l'année dernière le statut de destination approuvée.

Nous sommes présents sur ces marchés. Lorsque nous accédons à un nouveau marché, le facteur le plus important à considérer est l'accès aérien, étant donné qu'il faut toujours tenir compte de l'équation de l'offre et de la demande. Nous devons renforcer la demande pour augmenter la capacité aérienne en provenance de ces marchés. Cependant, nous courons toujours le risque que la demande soit supérieure à la capacité de transport, ce qui nous empêcherait d'obtenir toutes les ventes potentielles. C'est également un volet important de notre stratégie de développement du marché, et une grande partie de la mission de la CCT consiste à déployer un effort global de marketing en faveur du Canada afin d'ouvrir de nouveaux marchés que le Canada pourra exploiter à l'avenir.

Le sénateur Housakos : Dans nos plaques tournantes qui accueillent les plus grands nombres de touristes, l'industrie du transport aérien est-elle sensible à la nécessité d'offrir un service de qualité égale et des prix concurrentiels? Selon vous, est-il encore

room for more competition? What can the government do, and what can this committee recommend to enhance competition in those areas? Furthermore, is there sufficient service in the emerging hubs where we are trying to develop more tourism? What else can we do to expand our service in those areas from an airline perspective?

Ms. McKenzie: I mentioned in my opening remarks that Canada's efforts around the Blue Sky Policy are important. From our point of view, doing more to liberalize the overall air-policy environment and having open-skies agreements with more countries, especially the countries where we are marketing and see great tourism potential, will have a huge impact. Comparatively speaking, we have far fewer open-skies agreements than the U.S., so I think that would be a policy priority.

With respect to the new markets we are entering, if I take India as an example, we do not have direct non-stop service to Canada from India. We have direct non-stop service from Brazil to Canada but only to the eastern part of Canada or to Toronto. We have great demand for our ski products in Canada in a market such as Brazil, but we do not have direct access from Brazil into Western Canada. We do not have enough direct access from a country such as Australia, where we have great potential.

Currently, we have good access out of China. Many airlines responded to that opportunity, and we have good access from that market. Sometimes we have good access from certain markets, but it is only seasonal, so we need more year-round access.

To answer your question, more access in an open-skies environment would be seen by us as a great help to Canada's overall tourism competitiveness.

Senator Housakos: Would you be able to tell the committee, from your point of view, whether there has been sufficient participation to promote tourism in Canada from the airline industry? What roles have the airport authorities played in that? What is the spirit of cooperation between CTC and some of the partners in the aviation industry, such as the airport authorities and various airline companies? Are certain airline companies more engaged with you than others?

Ms. McKenzie: Airlines are one of our best partners, but we do not restrict that to Canadian airlines. For instance, in China, we would work with other airlines. Out of a market such as Japan, we have traditionally worked with airlines such as Northwest Airlines that would hub into the U.S. A number of Japanese travellers coming to Canada have traditionally come through the U.S. because they have great access, and we want to use some of that access as well as direct access that we might be able to grow.

possible de s'améliorer? Est-ce qu'il y a encore place pour une plus grande concurrence? Que peut faire le gouvernement, que peut faire notre comité pour accroître la concurrence dans ces domaines? Par ailleurs, les nouvelles plaques tournantes dans lesquelles nous tentons d'accroître le tourisme offrent-elles un service suffisant? Du point de vue du transport aérien, quelles sont les mesures que nous pouvons prendre pour augmenter nos services dans ces secteurs?

Mme McKenzie : Dans mon exposé préliminaire, j'ai mentionné que le Canada déploie des efforts considérables dans le cadre de la politique Ciel bleu. À notre avis, le fait de libéraliser le contexte global des politiques du transport aérien et de conclure des accords « Ciel ouvert » avec un plus grand nombre de pays, surtout les pays où nous déployons des initiatives de marketing et qui offrent un grand potentiel touristique aura des conséquences énormes. Comparativement aux États-Unis, nous avons conclu beaucoup moins d'accords « Ciel ouvert ». Par conséquent, je pense qu'il faudrait en faire une priorité.

Pour ce qui est des nouveaux marchés auxquels nous accédons, si je prends l'exemple de l'Inde, nous n'offrons pas de vol direct vers le Canada à partir de l'Inde. Il existe un vol direct et sans escale du Brésil au Canada, mais seulement vers l'Est du Canada ou Toronto. Sur le marché brésilien, il existe une forte demande de la part des amateurs de ski au Canada, mais nous n'offrons pas un accès direct du Brésil à l'Ouest du Canada. Nous n'avons pas un accès direct depuis un pays comme l'Australie qui représente pourtant un intéressant potentiel.

À l'heure actuelle, les voyageurs en provenance de Chine ont un excellent accès. De nombreux transporteurs aériens ont su tirer parti de ce potentiel et l'accès à partir de ce marché est excellent. Il peut arriver aussi que l'accès à partir de certains marchés soit bon, mais seulement saisonnier. Nous avons besoin d'un accès réparti sur toute l'année.

Pour répondre à votre question, nous considérons qu'un meilleur accès grâce à une politique « Ciel ouvert » contribuerait grandement à accroître la compétitivité générale du Canada dans le domaine touristique.

Le sénateur Housakos : Selon vous, le secteur du transport aérien a-t-il contribué suffisamment à la promotion du tourisme au Canada? Quels sont les rôles que les autorités aéroportuaires ont joués dans ce domaine? Quel est le degré de collaboration entre la CCT et certains partenaires du secteur aérien, notamment les autorités aéroportuaires et les diverses compagnies aériennes? Certaines compagnies aériennes collaborent-elles avec vous plus que d'autres?

Mme McKenzie : Les compagnies aériennes sont au nombre de nos meilleurs partenaires, mais nous ne nous limitons pas aux transporteurs canadiens. En Chine, par exemple, nous sommes prêts à collaborer avec d'autres compagnies aériennes. Dans le cas du marché japonais, nous avons toujours eu des liens avec des compagnies aériennes comme Northwest Airlines qui utilise une plaque tournante aux États-Unis. Certains voyageurs japonais ont l'habitude de venir au Canada via les États-Unis, étant donné que c'est une excellente voie d'accès et nous souhaitons offrir à certains de ces voyageurs un accès direct auquel nous aimerions donner plus d'ampleur.

We work very closely with airlines, and we work with any airline that will help get passengers to Canada. Clearly, Air Canada is a very important partner working with CTC, and also WestJet. Other very important partners are airlines such as Air Transat that are in a conglomerate that also owns tour operators in Europe, for instance.

Yes, they are big partners. Have they done enough? I would always want more in terms of partnerships, but they are great partners — Canadian-based airlines and also airlines all over the world.

[Translation]

The Chair: Before I give the floor to Senator Boisvenu, I have a supplementary question to Senator Housakos's question. Perhaps Mr. Klassen could give us the numbers later. In percentage terms, how many Canadian companies are there that carry passengers for tourism, as opposed to American companies? In other words, do you have the absolute numbers for land transportation versus air transportation, and the proportion of Canadian companies and foreign companies?

[English]

Greg Klassen, Senior Vice-President, Marketing Strategy and Communications, Canadian Tourism Commission: One question was about the number for American tourists. About 25 per cent of all visitors from the U.S. stay one or more nights, who are the ones we tend to count, and they come by plane. Seventy-five per cent of visitors from the U.S. tend to drive into Canada. The numbers for the rest of the world would be roughly 95 per cent. There may be some visitors who make their way into Canada over land crossings, but they would likely have flown into markets such as the United States in advance.

Our industry is highly reliant on air access, unlike a market such as Europe, where there may be a lot of land access, for instance, flying into London or Paris and then using land access throughout the rest of Europe.

The Chair: Would you know the percentage of people who fly via Canadian airlines versus foreign-owned airlines?

Mr. Klassen: I do not have that number. We would have to do research on that. If I were to guess, I would suggest about 75 per cent would come in through a Canadian airline.

Ms. McKenzie: That is not information that is produced by Statistics Canada, which is where we get the numbers that Mr. Klassen is quoting. That is information we would have to get from the airlines directly. You have to determine the origin of the passenger because if a seat is full, you cannot tell whether it is a Canadian travelling outbound or an international traveller returning. We could certainly try to obtain that information.

Nous travaillons en très étroite collaboration avec les compagnies aériennes, avec tous les transporteurs qui acheminent des passagers au Canada. Il est évident que la CCT considère Air Canada comme un très important partenaire, mais également WestJet. Nous avons par ailleurs d'autres très importants partenaires tels que Air Transat, un conglomerat qui est également propriétaire de voyagistes en Europe, par exemple.

Oui, ce sont de grands partenaires. Ont-ils fait assez d'efforts? J'ai toujours tendance à en attendre plus de nos partenariats, mais ce sont d'excellents partenaires — les compagnies aériennes établies au Canada et aussi tous les transporteurs du monde.

[Français]

Le président : Avant de donner la parole au sénateur Boisvenu, j'ai une question supplémentaire à celle posée par le sénateur Housakos. Peut-être que M. Klassen pourrait nous donner les chiffres ultérieurement. Quel est, en pourcentage, le nombre de compagnies canadiennes par opposition au nombre de compagnies américaines qui transportent des passagers pour le tourisme? Autrement dit, avez-vous les chiffres absolus du transport terrestre versus le transport aérien, ainsi que la proportion de compagnies canadiennes et de compagnies étrangères?

[Traduction]

Greg Klassen, vice-président principal, Stratégie de marketing et communications, Commission canadienne du tourisme : Vous avez posé une question concernant le nombre de touristes américains. Environ 25 p. 100 de tous les visiteurs en provenance des États-Unis restent au Canada une ou plusieurs nuits. Ce sont ces touristes que nous comptons en général et ils viennent par avion. Soixante-quinze pour cent des visiteurs en provenance des États-Unis se rendent en général en voiture au Canada. Dans le cas des autres pays du monde, les chiffres seraient d'environ 95 p. 100. Certains visiteurs se rendent au Canada par voie terrestre, mais ils sont sans doute arrivés au préalable par avion dans d'autres marchés comme celui des États-Unis.

Notre secteur est hautement tributaire de l'accès aérien, contrairement à un marché comme l'Europe où les accès terrestres sont nombreux. Par exemple, on peut arriver en avion à Londres ou Paris et sillonner le reste de l'Europe par voie terrestre.

Le président : Connaissez-vous le pourcentage des voyageurs qui empruntent les lignes aériennes canadiennes par rapport aux lignes aériennes étrangères?

M. Klassen : Je ne connais pas les chiffres. Il faudrait faire une recherche. Mais je suppose qu'environ 75 p. 100 des voyageurs sont acheminés par un transporteur canadien.

Mme McKenzie : Ce ne sont pas des renseignements recueillis par Statistique Canada, organisme qui nous fournit les chiffres cités par M. Klassen. Ce sont des renseignements que l'on peut obtenir directement auprès des compagnies aériennes. Il faut déterminer l'origine du passager, car si un siège est occupé, on ne sait pas s'il s'agit d'un Canadien qui se rend à l'étranger ou d'un voyageur international qui retourne chez lui. On pourrait certainement essayer d'obtenir ces renseignements.

The Chair: Whatever you can provide for us will be appreciated. How many of these visitors are people who fly into Plattsburgh, Burlington, Buffalo or Seattle and then take a bus, charter bus or car into Canada? Do you have access to that type of information? Is that information available to us?

Ms. McKenzie: We do have access to that information. We know how many seats are available coming in from a market such as Australia. We would know how many passengers would be origin Australia on those flights. Then we know, through Statistics Canada, how many Australians came to Canada. For instance, in that case, there is a gap of about 15,000 people a year; we would then assume those people came to Canada by flying into the U.S. and then driving across the border. We do have some good details on that.

The Chair: Whatever you can provide for us would be appreciated.

Ms. McKenzie: We also have an increasing number of Canadians travelling across the border and flying to international destinations or flying within the U.S., from U.S. airports.

[Translation]

Senator Boisvenu: Good morning, Ms. McKenzie. I have a few questions about your presentation, and then a question concerning tourism development. I was pleasantly surprised to see that return on investment is 1 per cent. If I understand correctly, for each dollar invested, \$100 is reinvested in the industry, is that right?

[English]

Ms. McKenzie: Yes.

[Translation]

Senator Boisvenu: We know the provinces invest a lot in tourism, as do some regions of Canada, according to type of activity. What synergy is there between your organization and the provinces, to make sure that you are focusing on the same targets rather than scattering your efforts? Since government money is scarce, investments have to be properly targeted. What synergy do you have, for example, with tourism associations in Quebec?

[English]

Ms. McKenzie: I mentioned, in my presentation, that we work with partners. That is a broad statement. Those partners would include the Province of Quebec, which has a tourism marketing investment, as well as the City of Montreal, through Tourism Montreal and Tourisme Québec, those types of destination marketing organizations. We also work with the private sector across the country, of which there would be some significant examples in Quebec as well.

Le président : Nous serions heureux de recevoir tous les renseignements que vous pourrez nous fournir. Combien de ces visiteurs sont-ils arrivés par avion à Plattsburgh, Burlington, Buffalo ou Seattle avant de se rendre au Canada en car ou en voiture? Pouvez-vous obtenir ce type de renseignements? Est-ce que ces renseignements nous sont accessibles?

Mme McKenzie : Nous avons accès à ces renseignements. Nous savons combien de sièges sont disponibles en provenance d'un marché comme l'Australie. Nous pouvons savoir combien de passagers originaires d'Australie empruntent ces vols. Ensuite, nous savons, grâce à Statistique Canada, combien d'Australiens sont venus au Canada. Dans ce cas par exemple, il y a une différence de 15 000 personnes chaque année; cela nous permet de déduire que ces voyageurs sont venus au Canada en traversant la frontière par la route après avoir atterri aux États-Unis. Nous pouvons obtenir des détails assez précis.

Le président : Nous serons très heureux d'accepter toutes les données que vous pourrez nous fournir.

Mme McKenzie : Par ailleurs, les Canadiens sont de plus en plus nombreux à traverser la frontière pour se rendre dans un aéroport américain et prendre un avion à destination de l'étranger ou d'une autre région des États-Unis.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Bonjour, madame McKenzie, j'ai quelques questions sur votre présentation, et ensuite, une question concernant le développement du tourisme. Je suis agréablement surpris de voir que le retour sur le capital est de 1 p. 100. Si je comprends bien, pour chaque dollar investi, 100 \$ seraient réinvestis dans l'industrie, c'est exact?

[Traduction]

Mme McKenzie : Oui.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : On sait que les provinces investissent beaucoup dans le tourisme; certaines régions du Canada également, en fonction du type d'activité. Quelle est la synergie entre votre organisation et les provinces afin de s'assurer que vous vous concentrez tous sur des cibles similaires plutôt que de vous éparpiller? L'argent du gouvernement étant rare, il faut faire en sorte de bien cibler les investissements. Quelle est votre synergie, par exemple, avec les associations touristiques au Québec?

[Traduction]

Mme McKenzie : J'ai mentionné dans mon exposé que nous collaborons avec des partenaires. C'est un énoncé général. Ces partenaires peuvent comprendre la province du Québec qui investit dans le marketing touristique, ainsi que la ville de Montréal par l'intermédiaire de Tourisme Montréal et de Tourisme Québec ou de ce type d'organisations de marketing de destinations. Nous collaborons aussi avec le secteur privé dans toutes les régions du pays et nous avons par exemple d'importants partenaires au Québec.

The way we work with them is different depending upon the market. However, when we are in the international marketplace — and I mean outside of Canada and the U.S. — it is really Canada that we are selling. The other partners are working with us to sell under the Canada brand. For instance, when we are in a newer market such as China, they are not really aware of the parts of Canada. They will know certain iconic attractions in Canada, and they will maybe know some cities, but they are not familiar with the names of provinces. It is not as relevant to go into that market and market on a provincial basis. We market fully under the Canada umbrella, and the partners invest with us to do that. It is a cost-sharing model under the Canada brand.

The U.S. market is different. Our partners market under their own brands in the U.S. Montreal would be there under its own brand, as would the Province of Quebec. The Province of Ontario is invested directly, as well as British Columbia, for instance. We do not market there under the Canada brand in the same manner because the provinces invest directly to try to build their independent brands.

When I say that we are investing where the Canada brand is most relevant, it is in those other markets where the Canada brand has to lead to attract those customers.

[Translation]

Senator Boisvenu: So then how do you manage to calculate return on investment for money spent by the Government of Quebec or the City of Montreal, or Toronto, in relation to the dollar you are spending? How do you manage to distinguish your impact from the return on investments by the provinces?

[English]

Ms. McKenzie: If we are working with Quebec in a market such as China, we are invested in the same campaigns; we are not doing different campaigns. These are campaigns that our partners are invested in as well. We can tell the return on investment because we are working closely together on the same campaign.

There may be issues in a market such as the U.S., where you might see an investment by Quebec and an investment by Montreal, and it might be difficult to determine the impact of each of those investments. However, again, they tend to work closely together. When I release return-on-investment numbers, it is about the CTC investment, plus our partners working together.

C'est le marché qui dicte le type de collaboration que nous avons avec ces partenaires. Cependant, lorsque nous intervenons sur le marché international — c'est-à-dire à l'extérieur du Canada et des États-Unis — la destination dont nous faisons la promotion est véritablement le Canada. Nos autres partenaires collaborent avec nous pour vendre la marque touristique du Canada. Par exemple, les touristes d'un nouveau marché comme la Chine n'ont pas connaissance des régions du Canada. Ils peuvent connaître certaines attractions légendaires du Canada et peut-être certaines villes, mais ils ignorent les noms des provinces. Par conséquent, il n'est pas aussi pertinent de s'adresser à ce marché en vantant les particularités des provinces. Nos activités de marketing sont regroupées sous la bannière canadienne et nos partenaires investissent avec nous en ce sens dans une sorte de modèle de partage des coûts sous l'image de marque du Canada.

Le marché américain est différent. Dans leurs efforts de marketing, nos partenaires mettent en avant leur propre marque lorsqu'ils interviennent aux États-Unis. Montréal fait sa propre publicité et la province du Québec en fait de même. D'autres provinces comme l'Ontario et la Colombie-Britannique investissent directement, par exemple. Dans ces cas-là, nos initiatives de marketing ne sont pas regroupées de la même manière sous la marque du Canada, étant donné que les provinces investissent directement pour tenter d'établir leurs propres marques.

Quand je dis que nous investissons là où la marque du Canada est la plus pertinente, il s'agit des autres marchés où la marque touristique du Canada est la mieux placée pour attirer ces voyageurs.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : À ce moment-là, comment faites-vous pour calculer le retour sur l'investissement de l'argent dépensé par le gouvernement du Québec ou par la ville de Montréal ou celle de Toronto, par rapport au dollar que vous dépensez? Comment faites-vous pour discriminer votre impact par rapport aux investissements faits par les provinces?

[Traduction]

Mme McKenzie : Si nous collaborons avec le Québec dans un marché comme la Chine, nous investissons dans les mêmes campagnes publicitaires; nous ne faisons pas de campagnes différentes. Nos partenaires investissent également dans ces campagnes. Nous pouvons déterminer le rendement sur l'investissement, étant donné que nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires dans la même campagne.

Sur un marché comme celui des États-Unis, il peut être plus difficile d'évaluer l'impact de chacun de ces investissements, étant donné que ce marché peut être le théâtre de diverses interventions de la part du Québec et de la part de Montréal, par exemple. Cependant, les divers intervenants œuvrent généralement de concert. Les chiffres que je présente sur le rendement du capital investi se rapportent aux investissements de la CCT auxquels viennent s'ajouter les initiatives de nos partenaires.

[Translation]

Senator Boisvenu: The events of September 2001, particularly in North America, for tourism, resulted in post-traumatic shock that I think is still present today. The first impact was fear of travelling by air, and the second was the enormous cost increase, in terms of security.

I have just bought a ticket to Costa Rica. The price is \$800 plus taxes and security fees, so it costs \$1,300. Nearly 30 per cent of the cost is taxes and security. Since September 11, 2001, how has the tourism system recovered from that shock? What is your strategy for dealing with these two phenomena, fear of travelling by air — it's difficult to get to Canada without taking a plane — and the enormous cost of taxes and services, which deter a lot of people from travelling by air or going short distances?

[English]

Ms. McKenzie: I will ask Mr. Klassen to speak to this as well because we have been working together at CTC. I have been there for seven years, but Mr. Klassen worked specifically through 9/11 at CTC. We learned much from that. We thought we were going through a situation and that we just needed to get through it and things would get back to normal. We learned that things never went back to normal and that our industry continues to change. We have had to become quite nimble as marketers in terms of responding to that.

Some interesting opportunities were created by 9/11. Our traffic from the U.S. actually increased in 2002 quite dramatically because Americans were not as comfortable taking airline flights, so they were taking more car trips. We were the only international destination that they could easily drive to from many parts of the U.S. We had that one blip in our numbers. As travellers became more comfortable again with air travel, we ended up having to compete for those travellers, just as we always have.

The other big factor since 9/11 was the introduction of the Western Hemisphere Travel Initiative. This initiative ultimately caused the U.S. to require everyone entering to have a passport, including returning Americans. Our challenge was that Americans had never needed a passport to come to Canada, and Americans did not hold passports in great numbers at the time, although that has since changed.

However, the psychological impact of that has served to make many people in our target markets in the U.S. decide to not bother with international travel. They have many destinations to travel to within the U.S. They have never travelled outside their country at the same rate as Canadians. We have always been great international travellers, so we have had that issue as well.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Les événements de septembre 2001 ont été, pour le tourisme, surtout en Amérique du Nord, un choc post-traumatique qui, je pense, est encore présent aujourd'hui. Le premier impact a été la peur de voyager en avion, et le deuxième a été l'augmentation faramineuse des coûts en termes de sécurité.

Je viens de m'acheter un billet pour le Costa Rica. Son prix est de 800 \$ plus les taxes et les frais de sécurité, donc il coûte 1 300 \$. C'est presque 30 p. 100 des coûts en taxes et en sécurité. Depuis le 11 septembre 2001, comment le réseau touristique s'est-il remis de ce choc? Quelle est votre stratégie par rapport à ces deux phénomènes, c'est-à-dire la peur de voyager en avion — il est difficile de se rendre au Canada sans prendre l'avion — et le coût faramineux des taxes et des services qui découragent beaucoup de gens à voyager par avion ou à faire de courtes distances?

[Traduction]

Mme McKenzie : Je vais demander à M. Klassen de répondre également à cette question, puisque nous travaillons ensemble à la CCT. J'y suis depuis sept ans, mais M. Klassen était déjà en poste à la CCT au moment des événements du 11 septembre 2001. Ces événements nous ont beaucoup appris. Nous pensions alors qu'il suffisait de laisser le temps agir et que les choses reviendraient à la normale. Nous avons appris que les choses ne reviennent jamais à la normale et que notre industrie continue à évoluer. Pour répondre à cette situation, nous avons dû faire preuve d'une grande habileté en tant que spécialistes du marketing.

Les événements du 11 septembre ont eu certaines conséquences positives. Le tourisme en provenance des États-Unis a effectivement augmenté de manière assez spectaculaire en 2002, étant donné que les Américains, hésitant à faire des voyages en avion, se sont déplacés plus facilement en voiture. Le Canada était la seule destination internationale où ces voyageurs pouvaient se rendre facilement à partir de nombreuses régions des États-Unis. Nos chiffres ont révélé cette anomalie. À mesure que les voyageurs se sont habitués à nouveau à voyager par avion, nous avons dû, comme d'habitude, déployer des efforts pour attirer ces voyageurs.

L'autre élément important depuis les événements du 11 septembre a été l'introduction de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental. Cette initiative a amené les États-Unis à exiger que toutes les personnes entrant au pays soient munies d'un passeport, y compris les citoyens américains retournant chez eux. Pour nous, le problème était que les Américains n'avaient jamais eu besoin de passeport pour se rendre au Canada. À l'époque, les Américains n'étaient pas très nombreux à détenir des passeports, mais cela a changé depuis.

Cependant, l'initiative a eu pour impact psychologique d'inciter de nombreux voyageurs de nos marchés cibles aux États-Unis à abandonner l'idée de voyager à l'étranger. Les destinations de voyage à l'intérieur même des États-Unis ne manquent pas. Les Américains n'ont jamais voyagé à l'extérieur de leur pays en aussi grand nombre que les Canadiens qui ont toujours été de grands voyageurs internationaux. Voilà aussi un problème auquel nous avons été confrontés.

All of that caused us to start to look further afield for our customers, further afield in the U.S., so we have gone into air markets in the U.S. However, importantly, we started to develop other international markets where we could grow when we knew there were some factors at play in the U.S. that we could not compete against with tourism marketing. I will ask Mr. Klassen to elaborate.

Mr. Klassen: Additionally, 9/11 caused some short-term challenges, as did H1N1, SARS and so on. The world's travelling population is very nervous around those kinds of shocks that happen but remarkably resilient after that. Travellers take time to get used to that new normal, and air travel and travel in general from around the world is one of the fastest-growing industries. It is remarkable how resilient they end up becoming. It becomes a new kind of normal for them, and they build some of those ideas into their travel plans and patterns. Our opportunity is to follow the bouncing ball to try to compel and inspire these people to choose Canada when they are ready to travel again. That is where our focus has been in the previous years.

Senator Zimmer: That is one thing about 9/11 and the reaction, the drop and recouping that business. However, more specifically, as with the scare in B.C. the other day, is there an automatic drop as a direct result of a scare anywhere in the world that continues today, excluding 9/11?

Ms. McKenzie: I will say no. As Mr. Klassen said, with the travel or international travel that we have seen — and this is one of the changes I am talking about, that there has been no normal to go back to — travellers now seem to understand that there are new risks in travel and are prepared to accept that, but different markets respond differently.

For instance, we find that the Asian markets are much more sensitive to pandemic matters. After H1N1, and in fact after SARS, we saw that our Asian travel was most impacted. It was not as much of an issue for our European or U.S. markets. It depends upon the sensitivity of a particular market and the nature of the scare.

We found that travellers generally are pretty resilient. Canadians have somehow accommodated all of these different risks into how they weigh their travel options. Canadians are still travelling in great numbers to international destinations, and so are travellers coming to Canada.

Senator Zimmer: You are also saying that different cultures and countries react differently to different scares.

Ms. McKenzie: Yes.

Tout cela nous a incités à pousser plus loin notre recherche de clientèle, plus loin aux États-Unis, et c'est la raison pour laquelle nous nous sommes intéressés aux marchés aériens aux États-Unis. Mais surtout, nous avons commencé à développer d'autres marchés internationaux dans lesquels nous pouvions prendre de l'expansion, dès que nous avons pris conscience de l'existence de certains facteurs en jeu sur le marché américain, auxquels nous ne pouvions pas pallier à l'aide de stratégies de marketing touristique. Je vais demander à M. Klassen de poursuivre là-dessus.

M. Klassen : Par ailleurs, les événements du 11 septembre ont entraîné leur lot de défis à court terme, comme l'ont fait les épidémies du H1N1 et du SRAS. Les voyageurs du monde entier sont très ébranlés par ce type d'événement, mais ils font preuve par la suite d'une résilience remarquable. Les voyageurs prennent le temps de s'habituer aux nouvelles conditions et les voyages aériens et les voyages en général figurent parmi les secteurs qui affichent la croissance la plus rapide dans le monde. La résilience des voyageurs est remarquable. Les nouvelles conditions deviennent la norme pour eux et ils adaptent leurs projets de voyage et leur façon de voyager en fonction de ces nouvelles conditions. Le défi pour nous est d'attraper la balle au bond et de tenter de convaincre ces voyageurs de choisir le Canada lorsqu'ils sont prêts à voyager à nouveau. Voilà l'objectif que nous nous sommes donné au cours des années antérieures.

Le sénateur Zimmer : On sait que les événements du 11 septembre ont provoqué une réaction, une chute des voyages et nécessité des efforts pour récupérer la clientèle de voyageurs. J'aimerais savoir cependant si, en dehors des événements du 11 septembre, certains événements comme ceux qui se sont produits en Colombie-Britannique l'autre jour, entraînent une chute automatique, résultat direct de craintes soulevées n'importe où dans le monde et qui se poursuit de nos jours?

Mme McKenzie : Je dirais que non. Comme l'a dit M. Klassen, dans le cas des voyages ou des voyages internationaux, les voyageurs semblent maintenant comprendre que les voyages présentent de nouveaux risques et sont prêts à les accepter, mais les réactions varient selon les marchés. C'est un des changements que je veux souligner — il n'y a pas de situation normale à laquelle on puisse revenir.

Par exemple, nous avons observé que les marchés asiatiques sont beaucoup plus sensibles aux pandémies. Après le H1N1 et en fait après le SRAS, nous avons constaté que c'étaient les voyages en provenance d'Asie qui étaient les plus touchés. L'impact n'a pas été aussi grand sur nos marchés européens ou américains. Tout dépend de la sensibilité d'un marché et de la nature de la situation inquiétante.

Nous avons noté que, de manière générale, les voyageurs sont assez résilients. Les voyageurs canadiens ont en quelque sorte intégré tous ces différents risques dans leurs options de voyage. Les Canadiens continuent à choisir de nombreuses destinations internationales et nombreux aussi sont les touristes qui choisissent le Canada.

Le sénateur Zimmer : Vous dites aussi que les réactions aux situations alarmantes varient selon les cultures et les pays.

Mme McKenzie : En effet.

Senator Johnson: Welcome. I am interested in the marketing. You make a statement in the book *Inspiring the world to explore Canada*:

According to independent research, many international citizens are aware of Canada as a tourism destination, but far fewer are aware of its individual provinces, territories or attractions.

... less than 1 per cent were aware of destinations by province.

Is that changing the way you are marketing? In coming to Canada, obviously they will go somewhere, but do they not know where to go? What do these statistics mean?

Ms. McKenzie: This is talking about unaided destination awareness, so we are in a country asking people what they know about travel destinations in the world, and on an unaided basis, close to 19 per cent of people are listing Canada as a destination; about 1 per cent are listing parts of Canada when asked that same question.

When they are prompted to say what they know about Canada, a higher percentage of people will be able to speak about parts of Canada but very few understand our specific geography. If they know anything, they know about Canada, and they have an image of Canada.

Senator Johnson: What is that image, do you know?

Ms. McKenzie: It is a very positive image. It is an image that is predominantly nature-based, and they think of Canada as a place that they might like to live, to which they might like to immigrate. They think it is a safe country, and they think of us as natural, as a big, expansive natural country.

However, they cannot easily translate that positive image of the country into a reason to travel here. That is exactly where we have focused for our marketing, to be much more deliberate about giving them ideas of experiences that you can have in Canada. We are not trying to give them a geography lesson. We are not giving them a map of Canada and asking where they would like to go because they typically do not know that. They typically have an idea of an experience in their mind, and so we want to ensure they know they can have those experiences in Canada.

Senator Johnson: Do the airlines work with you in this respect? Are you happy with the way they work with you? They see the Canadian North, the Royal Canadian Mounted Police, the RCMP in their red uniforms. There is more than that and a more cutting-edge Canada out there now, correct?

Ms. McKenzie: Yes, and you saw much of it through the Olympic Games coverage. For instance, we worked with every province and territory in Canada with Mr. Klassen's group and

Le sénateur Johnson : Bienvenue au comité. Je suis intéressée par le marketing. Dans le document intitulé *Inviter le monde entier à explorer le Canada*, vous écrivez :

Selon des recherches indépendantes, bon nombre de voyageurs internationaux connaissent le Canada en tant que destination touristique, mais ils sont beaucoup moins nombreux à connaître ses provinces, ses territoires ou ses attractions en particulier.

[...] moins de 1 p. 100 d'entre eux avaient connaissance de destinations par province.

Est-ce que cela change la façon dont vous entreprenez vos initiatives de marketing? Une fois arrivés au Canada, il est certain que ces voyageurs se rendront quelque part, mais savent-ils où aller? Que signifient ces statistiques?

Mme McKenzie : Il s'agit dans ce cas-là d'une réponse obtenue dans le cadre du contrôle de la notoriété spontanée de la destination, méthode qui consiste à se rendre dans un pays et à demander aux gens quelles sont les destinations de voyage qu'ils connaissent dans le monde. De façon spontanée, près de 19 p. 100 des répondants ont signalé le Canada comme destination de voyage; environ 1 p. 100 des répondants mentionnent certaines régions du Canada lorsqu'on leur pose la même question.

Lorsqu'on leur demande de préciser ce qu'ils connaissent du Canada, les répondants sont plus nombreux à citer certaines régions du Canada, mais très peu de gens ont une bonne idée de notre géographie particulière. S'ils ont une idée quelconque, ils connaissent le Canada et ils ont une image du Canada.

Le sénateur Johnson : Et savez-vous quelle est cette image?

Mme McKenzie : C'est une image très positive, une image essentiellement axée sur la nature. Ils considèrent le Canada comme un pays où ils aimeraient vivre et peut-être même immigrer. Ils pensent que le Canada est un pays sûr, un vaste territoire naturel.

Cependant, ils ne peuvent pas facilement traduire cette image positive du pays et la concrétiser dans un voyage au Canada. C'est exactement là-dessus que portent nos efforts de marketing, à savoir insister délibérément en proposant des idées d'expériences touristiques à réaliser au Canada. L'idée n'est pas de leur donner une leçon de géographie. On ne leur montre pas une carte du Canada pour leur demander où ils souhaiteraient aller, car la plupart du temps, ils n'en savent absolument rien. Généralement, ils ont une idée de l'expérience qu'ils souhaitent faire et notre rôle consiste à leur faire savoir qu'ils peuvent connaître ces expériences au Canada.

Le sénateur Johnson : Est-ce que les compagnies aériennes travaillent avec vous dans ce sens? Êtes-vous satisfaite de leur collaboration? Les touristes ont des images du Nord canadien, de la Police montée, des agents de la GRC en uniformes rouges. Le Canada, ce n'est pas que cela, le Canada est désormais un pays plus à l'avant-garde de la modernité, n'est-ce pas?

Mme McKenzie : Oui et la couverture des Jeux olympiques en a donné une illustration. Par exemple, le groupe de M. Klassen a travaillé avec l'ensemble des provinces et territoires du Canada. Ils

went out and shot great high-definition footage across the country. The program was invested in by CTC but also by every single province and territory. All of that content was then available for the world's broadcasters, and they used it. For instance, when Tom Brokaw was doing his piece on Canada for NBC, all the shorts in that piece came from our database.

Senator Johnson: I watched the Olympic Games from the United States, and the coverage was fantastic on the NBC.

Ms. McKenzie: We worked closely with NBC. We had the weird opportunity in that the economy started to decline in the U.S. in 2008. The world's broadcasters, including NBC, no longer had the budgets to come to Canada to pre-shoot their own material, so they relied on our database more than we could ever have dreamed. That database had great images, of course, of British Columbia, but it had images of the entire country. Therefore, we saw Mary Carillo, from NBC, doing a great piece on Manitoba.

Senator Johnson: They did better work than many of our networks, actually.

Ms. McKenzie: They did a great piece on Newfoundland. We marketed by giving them content they needed to use and helped them present the Canada we wanted to show, and that was very much based on the types of experiences you can have in Canada.

Senator Johnson: I am concerned as well about the passport issue and the enhanced driver's licences, the increased security at the border with the United States. Obviously it has affected our tourism from there. Do you have any idea to what extent at this point? This happened last June of course, but it is significant because of the usually friendly border crossing that has gone on for so long.

Ms. McKenzie: I am from Nova Scotia and have been marketing tourism for a long time; the U.S. has always been an important market. For us it is all across the country.

Senator Johnson: Will you be tracking that? It affects car travel just as much as planes in this respect, but do you track airlines coming from the United States?

Ms. McKenzie: We do track it. Overall volume numbers mask some very important trends coming out of the U.S. market. Figures for volume from the U.S. include same-day travel, that is, people coming for a few hours during the day and then returning. Since the early 2000s, that market is down more than 50 per cent. Same-day travel has seen a sharp decline, and we do not expect that

se sont rendus sur place et ont filmé de magnifiques images en haute définition dans les diverses régions du pays. La CCT a investi dans le programme, mais les provinces et territoires y ont aussi participé. Les télédiffuseurs du monde entier ont puisé dans tout ce contenu qui était mis à leur disposition. Par exemple, tous les extraits que Tom Brokaw a utilisés pour illustrer son documentaire sur le Canada à la chaîne NBC provenaient de notre base de données.

Le sénateur Johnson : J'ai regardé les Jeux olympiques à partir des États-Unis et la chaîne NBC en a fait une couverture extraordinaire.

Mme McKenzie : Nous avons travaillé en étroite collaboration avec NBC. Le déclin de l'économie des États-Unis en 2008 a été pour nous une occasion extraordinaire. Les télédiffuseurs du monde, y compris NBC, ne disposaient plus des budgets nécessaires pour venir eux-mêmes au Canada capter leurs propres images. Ils se sont donc approvisionnés dans notre base de données, encore plus que nous aurions pu l'espérer. Cette base de données contenait des images magnifiques de la Colombie-Britannique, bien sûr, mais aussi des images de toutes les régions du pays. C'est ainsi que Mary Carillo de NBC, a présenté un splendide documentaire sur le Manitoba.

Le sénateur Johnson : En fait, ils ont présenté des choses plus intéressantes que bon nombre de nos réseaux.

Mme McKenzie : Ils ont présenté un excellent reportage sur Terre-Neuve. Nous leur avons fourni le contenu dont ils avaient besoin et nous les avons aidés à présenter l'image du Canada que nous voulions faire passer, image qui s'appuyait beaucoup sur le type d'expériences touristiques que l'on peut faire au Canada.

Le sénateur Johnson : J'ai aussi certaines inquiétudes relativement aux passeports et aux « permis de conduire plus », au renforcement de la sécurité à la frontière avec les États-Unis. Il est clair que tout cela a eu une incidence sur le tourisme chez nous. Savez-vous quel a été l'impact jusqu'à maintenant? Bien sûr, ces mesures ne sont entrées en vigueur qu'en juin dernier, mais elles ont des conséquences importantes, étant donné que nous étions habitués depuis si longtemps à passer la frontière sans trop de formalités.

Mme McKenzie : Je suis originaire de Nouvelle-Écosse et je travaille dans le secteur du marketing touristique depuis longtemps; les États-Unis ont toujours été un marché important. Pour nous, c'est tout le pays qui est important.

Le sénateur Johnson : Est-ce que vous allez surveiller l'incidence de ces nouvelles mesures qui touchent les voyageurs qui se rendent au Canada en automobile, mais aussi par voie aérienne? Est-ce que vous suivez aussi les compagnies aériennes en provenance des États-Unis?

Mme McKenzie : Absolument. Les chiffres du volume global cachent certaines tendances très importantes qui émergent sur le marché des États-Unis. Les chiffres faisant état du volume de voyageurs en provenance des États-Unis prennent en compte les voyages d'un seul jour effectués par les personnes qui passent quelques heures pendant la journée au Canada et retournent le

that travel will come back in great numbers. That has impacted certain parts of the country that benefited from same-day travel, most predominantly the Golden Horseshoe area of Ontario.

Tourists are considered people who come for at least one night. The decline in overnight travel out of the U.S. has not been as great, and we have been most successful in retaining air travelers from the U.S.

Senator Johnson: You have kept the air aspect.

Ms. McKenzie: Yes. We can break down all the numbers.

Overall, our U.S. market is down about 20 per cent from its peak. However, as I said, it has a few different components, including 20 per cent for overnight travel.

Senator Johnson: What are your goals and focus with CTC and airlines in the future? What will you do to rev up the tourism industry in our country?

Ms. McKenzie: We have the great advantage in that the world knows so much more about us since Olympic Games coverage than ever before. Our awareness levels are higher than they have ever been. We are working hard to convert that interest into the travel. We want people to not only know more about Canada but also to come to Canada. We are working on that in direct partnership with tour operators and airlines in our focus countries.

Mr. Klassen can give examples of what our campaigns will look like. We call them conversion campaigns. We are trying to convert interest into sales.

Senator Johnson: Do you think open-skies agreements would be good?

Ms. McKenzie: Absolutely.

Senator Johnson: There are currently 26 agreements, either open skies or more limited.

Ms. McKenzie: Increased liberalization in air is very important. In fact, there is no greater strategic issue for us as marketers than having great air access into Canada.

[Translation]

Senator Boisvenu: You talked about short or same-day trips, which in fact account for a very large volume for border towns, like those in the Eastern Townships, where I come from. There is undoubtedly the factor that you will never control, parity between the Canadian dollar and the American dollar.

soir. Depuis le début des années 2000, ce marché a diminué de plus de 50 p. 100. Les voyages d'une seule journée accusent une chute énorme et nous ne pensons pas que le nombre de voyages de ce type augmentera énormément. Cette tendance a eu un impact sur certaines régions du pays qui accueillaient de nombreux visiteurs d'un jour, surtout dans la région du Golden Horseshoe, en Ontario.

On considère les touristes comme des voyageurs qui restent au moins une nuit. Les voyages de plus d'un jour en provenance des États-Unis n'ont pas accusé un déclin aussi grand, et nos efforts en vue de conserver des voyageurs aériens en provenance des États-Unis ont donné d'excellents résultats.

Le sénateur Johnson : Vous n'avez pas parlé des transports aériens.

Mme McKenzie : En effet. On peut ventiler tous les chiffres.

Globalement, notre marché américain a diminué d'environ 20 p. 100 par rapport à son maximum. Cependant, comme je l'ai dit, il comprend différentes composantes, y compris 20 p. 100 pour les voyages comportant une nuit sur place.

Le sénateur Johnson : Quels sont les buts et les objectifs que la CCT et les lignes aériennes viseront à l'avenir? Qu'allez-vous entreprendre pour dynamiser l'industrie du tourisme dans notre pays?

Mme McKenzie : Depuis les Jeux olympiques, le monde connaît beaucoup mieux le Canada qu'auparavant. C'est un grand avantage. Nos niveaux de notoriété n'ont jamais été aussi élevés qu'en ce moment. Nous redoublons d'efforts pour que cet intérêt se concrétise en voyages. Nous voulons que les gens ne se contentent pas d'en savoir plus sur le Canada, mais qu'ils viennent également visiter le Canada. Nous travaillons en partenariat direct avec les voyageurs et les lignes aériennes dans les pays sur lesquels nous focalisons.

M. Klassen peut vous expliquer de quoi ont l'air nos campagnes. Nous les qualifions de campagnes de conversion. Nous essayons en effet de convertir l'intérêt en ventes.

Le sénateur Johnson : Pensez-vous que des accords « Ciel ouvert » seraient utiles?

Mme McKenzie : Absolument.

Le sénateur Johnson : Il existe actuellement 26 accords « Ciel ouvert » ou plus limités.

Mme McKenzie : Il est extrêmement important de renforcer la libéralisation des transports aériens. En fait, la plus grande question stratégique pour nous autres spécialistes du marketing, c'est d'offrir un bon accès aérien au Canada.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Vous avez parlé du tourisme de courte durée ou d'une journée, qui représente un volume quand même très important par rapport aux villes frontalières, comme en Estrie, d'où je viens. Il y a sans doute ce facteur que vous ne contrôlerez jamais, soit la parité entre le dollar canadien et le dollar américain.

Our currency has been fluctuating since the last decade; would this be one of the main factors in the decline in short trips?

[English]

Ms. McKenzie: The exchange rate has been a very big factor for border traffic from the U.S. It is less a factor further south in the U.S. In fact, in markets such as California they are not really aware that our currency is different. You are right that exchange rates are highly sensitive and do impact interest in travelling to Canada.

Canadians are very much aware of currency, so it impacts our travel into the U.S. as well, and sometimes the exchange rate is good for keeping Canadians at home. We are highly aware of and sensitive to exchange rates, but not everyone in the U.S. is.

Senator MacDonald: You mentioned the launch of “Canada. Keep Exploring” in 2007 that talks about the nature-based perception of Canada, which includes mountains, moose, et cetera.

You mentioned the need to present a more diverse and real Canadian travel experience. What measures did we take to change people’s perception of Canada?

Ms. McKenzie: That has been the entire effort around Canada’s refreshed tourism brand. We are not trying to change people’s idea of what Canada is because the perception is very positive. We are trying to build on it so that we have more dimension.

To use an example of another country to which many people can relate, about 10 years ago the only things that Canadians knew about New Zealand were sheep, Kiwi and green, not much that actually related to a travel experience. In the last 10 years, New Zealand has done a great job in tourism marketing. That marketing has given us a much better idea of the types of travel experiences one would have in New Zealand. We have moved beyond thinking of New Zealand as a nice place to thinking of it as a nice place that we would like to visit.

That is what we are trying to do. We want travellers around the world to move from thinking that Canada is a nice place to thinking that Canada is a nice place that they want to visit.

Senator MacDonald: What have we specifically done?

Ms. McKenzie: We have introduced Canadian experiences into our marketing. The coverage during the Olympic Games did not use only pure beauty shots, big aerials that did not show any

Depuis la dernière décennie notre devise fluctue; serait-ce un des principaux facteurs qui fait en sorte que le tourisme de courte durée est en perte de vitesse?

[Traduction]

Mme McKenzie : Le taux de change a été un facteur extrêmement important qui a influencé le volume de tourisme transfrontalier à partir des États-Unis. Par contre, ce facteur est moins important dans les régions situées plus au sud des États-Unis. En fait, dans des marchés comme la Californie, les gens ne sont pas au courant que notre devise est différente. Vous avez raison de dire que les taux de change fluctuent énormément et qu’ils ont une incidence sur la décision des voyageurs intéressés à se rendre au Canada.

Les Canadiens sont très conscients des fluctuations de la monnaie et le cours du dollar a par conséquent une incidence sur les voyages des Canadiens aux États-Unis. Parfois, d’ailleurs, le taux de change contribue à garder les Canadiens au pays. Nous connaissons les taux de change et nous y sommes très sensibles, mais ce n’est pas le cas pour tout le monde aux États-Unis.

Le sénateur MacDonald : Vous avez parlé du lancement de la nouvelle marque touristique « Canada. Explorez sans fin » en 2007. Cette marque touristique se fonde sur la perception du Canada comme un pays naturel peuplé de montagnes, d’originaux, et cetera.

Vous avez mentionné la nécessité de présenter des expériences touristiques canadiennes plus diversifiées et plus authentiques. Quelles mesures comptez-vous prendre pour changer cette perception du Canada?

Mme McKenzie : C’est l’ensemble des efforts entrepris pour renouveler la marque touristique du Canada. Nous ne cherchons pas à modifier l’idée que les gens se font du Canada, étant donné que cette perception est très positive. Nous voulons tabler sur cette perception afin d’ajouter d’autres dimensions.

Prenons l’exemple d’un autre pays que beaucoup de gens connaissent. Il y a 10 ans environ, les seules choses que les Canadiens connaissaient au sujet de la Nouvelle-Zélande étaient les moutons, les kiwis et les espaces verts. Ils savaient bien peu de choses se rapportant à une expérience touristique. Depuis 10 ans, la Nouvelle-Zélande a fait un excellent travail de marketing touristique qui nous a donné une meilleure idée du type d’expériences touristiques que l’on pouvait effectuer dans ce pays. Nous sommes passés de l’idée que la Nouvelle-Zélande était un beau pays à l’idée que ce serait un beau pays à visiter.

C’est ce que nous essayons de faire au Canada. Nous voulons que les voyageurs du monde entier passent de l’idée que le Canada est un beau pays à l’idée que le Canada est un beau pays qu’ils ont envie de visiter.

Le sénateur MacDonald : Quelles sont les mesures précises que nous avons prises?

Mme McKenzie : Nous avons introduit des expériences touristiques canadiennes dans nos campagnes de marketing. La publicité diffusée pendant les Jeux olympiques ne présentait pas

people. Actually, some of those marketing pictures are scary for some people because they thought there was no civilization here.

We used some of that but primarily focused on experience. There are images in this brochure that illustrate what I mean by that. The geography of Canada is still in the images, but it is in the background, and the experiences of Canada come to the forefront, and that is working. When we do awareness research now, we find that the world is gaining a much better understanding of Canada as a travel experience, not only as a big, beautiful green country.

Senator MacDonald: You mentioned that in the FutureBrand index we moved from twelfth to sixth to second place, where we have remained for the last two years. That is how they measure it, but how do we measure it? What quantitative measures do we have?

Mr. Klassen: We do a measurement in every one of our markets. Ms. McKenzie referenced conversion studies, and we do them in every market to measure the effectiveness of our campaigns.

We also implement comprehensive measures in terms of brand awareness and resonance of brand. We check whether people can cite back the essence of the brand that we want them to get, and we measure that over time.

We look at about three to four years of metrics that will move the mark. Changing perceptions is a long-term idea, except when you have the Olympic Games, at which time you can accelerate it. We are currently measuring the impact that the Olympic Games may have had in accelerating the awareness resonance of our brand and, most importantly, the desire and interest to come to Canada as a vacation destination.

Senator MacDonald: I have been in the tourism business for years on the East Coast, so I am quite familiar with the inconsistencies in the industry.

I assume that the percentage of travellers who fly directly to Canada's West Coast from Asia would be substantially greater than those who fly into Halifax from Europe. Canada's East Coast is still very dependent upon the American market. The experience there is what has been said here.

Ever since 2001, it is difficult to build that American market back, and I suspect it may be different on the East Coast than on the West Coast. I want you to reflect on that. Is there something we could do on the East Coast that we are not doing because it has been a struggle?

Ms. McKenzie: It has been a struggle.

que des images d'une beauté pure, des perspectives aériennes qui ne montraient aucun humain à l'horizon. En fait, les images que nous avons utilisées dans nos campagnes de marketing ont épouvanté certaines personnes qui pensaient auparavant qu'il n'y avait aucune civilisation au Canada.

Nous avons utilisé quelques-unes de ces images, mais nous avons principalement mis l'accent sur l'expérience touristique. La brochure que j'ai en main contient des images qui illustrent mon propos. Ces images montrent encore la géographie du Canada, mais en toile de fond. Les expériences touristiques vécues au Canada sont au premier plan. Et cette stratégie fonctionne. Désormais, lorsque nous effectuons des recherches de notoriété, nous remarquons que les citoyens des autres pays du monde connaissent mieux le Canada et l'apprécient comme expérience touristique, et non plus comme un beau pays aux vastes espaces verts.

Le sénateur MacDonald : Vous avez mentionné que selon l'indice FutureBrand nous sommes passés de la 12^e à la sixième place, puis à la deuxième place, que nous conservons depuis deux ans. Voilà comment l'indice mesure ce genre de choses, mais comment mesurons-nous le succès de notre marque nationale? Quelles sont les mesures quantitatives que nous effectuons?

M. Klassen : Nous effectuons des mesures dans chacun de nos marchés. Mme McKenzie a parlé des études de conversion que nous effectuons dans chacun des marchés afin de mesurer l'efficacité de nos campagnes.

Par ailleurs, nous effectuons des mesures globales de la notoriété et du retentissement de notre marque nationale. Nous vérifions si les gens sont capables de citer les caractéristiques principales que nous souhaitons les voir reconnaître et nous mesurons cette capacité au fil du temps.

Nous examinons pendant trois ou quatre ans les paramètres susceptibles de faire évoluer la perception. La modification des perceptions est un concept à long terme, sauf lorsqu'un pays accueille les Jeux olympiques, événement qui contribue à accélérer le processus. Nous évaluons actuellement dans quelle mesure les Jeux olympiques ont contribué à accélérer la notoriété et le retentissement de notre marque nationale et surtout, l'envie et l'intérêt chez les voyageurs de considérer le Canada comme une destination de vacances.

Le sénateur MacDonald : J'ai travaillé dans le secteur touristique pendant des années sur la côte Est. Je connais donc assez bien le manque d'homogénéité de ce secteur.

Je suppose que le pourcentage de voyageurs qui arrivent directement par avion d'Asie sur la côte Ouest du Canada est beaucoup plus grand que celui des voyageurs qui arrivent à Halifax en provenance d'Europe. La côte Est du Canada demeure très tributaire du marché américain. La situation là-bas est conforme à celle qui a été décrite ici.

Depuis 2001, il est difficile de regagner le marché américain et je suppose que la situation de la côte Est est différente de celle de la côte Ouest. J'aimerais vous demander de réfléchir à cet aspect. Est-ce qu'il y a certaines initiatives qui auraient dû être prises pour la côte Est mais que rien n'a été fait parce que la situation est difficile?

Mme McKenzie : La situation est difficile.

Senator MacDonald: We cannot replace the traveller in the same way.

Ms. McKenzie: If you think about the typical traveller who might want to come to Atlantic Canada out of Europe, chances are that traveller will have to fly over Toronto. If you are coming out of Europe and flying over Toronto, you are adding about three or four hours to the travel time. That means if you are in a given city in Europe, you have travel time that will compete with destinations such as South Africa; yet Atlantic Canada is quite close to Europe, as the crow flies.

That is directly an air-related issue. Atlantic Canada has some direct access to a market such as Europe, but primarily that access is over Toronto or another hub, even a hub in the U.S.

We have seen examples where we have had some other air access over the years. Icelandair was a good example, coming into Halifax. When we first started to work with Icelandair, people thought we were crazy because they thought we were after Icelanders.

We said that there are only 300,000 Icelanders. At the time, they had a lot of money, and they liked shopping in Halifax. However, we were looking for an easy way to get European travellers into Atlantic Canada. For that period of time, that worked well; but the overall policy environment was not friendly to that undertaking, and it was very hard for Icelandair to get daily service.

I am not trying to bring that up because that is old news; but it was a great example of what can happen when you have better air access into part of the country.

Senator MacDonald: We need more direct flights; it is as simple as that.

Ms. McKenzie: The U.S. market is still an important market for Atlantic Canada. However, increasingly, other markets will open up for Atlantic Canada, and it will happen based on easy air access.

Senator MacDonald: Maybe I should not ask your group this, but on the East Coast, half of our tourism is domestic. Does your group have any involvement in domestic tourism, cross-country tourism?

Ms. McKenzie: Domestic tourism is 80 per cent of Canada's tourism business. It is an important business for Canada's tourism industry. We were invested over the last two years with stimulus investments through a campaign called Locals Know. It was a heavy media campaign, helping to instil in Canadians the

Le sénateur MacDonald : Il est impossible de remplacer le voyageur de la même manière.

Mme McKenzie : Prenons le cas d'un voyageur en provenance d'Europe qui souhaiterait se rendre au Canada atlantique. Il y a des chances que ce voyageur devra d'abord se rendre à Toronto. Or, si l'on se rend à Toronto en provenance d'Europe, il faut ajouter trois ou quatre heures de voyage. Cela veut dire que si le voyageur provient d'une ville d'Europe, la durée de son voyage sera aussi longue que s'il se rendait à une destination lointaine comme l'Afrique du Sud; et pourtant, à vol d'oiseau, le Canada atlantique est assez proche de l'Europe.

Voilà un problème qui repose directement sur les correspondances aériennes. Le Canada atlantique a un accès direct à un marché comme l'Europe, mais cet accès est tributaire de la plaque tournante de Toronto ou d'une autre plaque tournante aux États-Unis.

Nous pouvons vous donner d'autres exemples d'accès aérien dont nous avons pu bénéficier au fil des années. Icelandair, une compagnie aérienne qui a une liaison avec Halifax, nous en fournit un bon exemple. Lorsque nous avons commencé à collaborer avec Icelandair, les gens pensaient qu'on était fous, parce qu'ils croyaient que nous souhaitions attirer une clientèle islandaise.

Nous avions dit que l'Islande ne contenait que 300 000 habitants. À l'époque les Islandais avaient beaucoup d'argent et ils aimaient magasiner à Halifax. Cependant, notre objectif était d'offrir aux voyageurs européens un accès facile au Canada atlantique. Pendant un certain temps, la stratégie a bien fonctionné, mais l'environnement politique général n'était pas très favorable à une telle entreprise et il s'est avéré très difficile pour Icelandair d'obtenir un service quotidien.

Je ne veux pas nécessairement reparler de cette affaire qui est de l'histoire ancienne, mais elle nous fournit un excellent exemple de ce qui peut se produire quand on offre un meilleur accès aérien à une région du pays.

Le sénateur MacDonald : Il nous faut plus de vols directs; c'est aussi simple que cela.

Mme McKenzie : Le marché américain demeure important pour le Canada atlantique. De plus en plus, cependant, d'autres marchés s'ouvriront pour le Canada atlantique et ce sera grâce à un accès aérien plus facile.

Le sénateur MacDonald : Je ne devrais peut-être pas vous poser cette question, mais sur la côte Est, la moitié de nos activités de tourisme s'adressent au marché intérieur. Est-ce que votre groupe participe à la promotion du tourisme intérieur, du tourisme en provenance des autres régions du pays?

Mme McKenzie : Le tourisme intérieur représente 80 p. 100 des activités touristiques du Canada. C'est un secteur important pour l'industrie touristique canadienne. Au cours des deux dernières années, nous avons participé à une campagne de publicité appelée « Secret d'ici » qui a bénéficié d'un

idea that Canada has some very exotic destinations that can compete with the idea of an international vacation. We have been invested in the domestic market, as well.

We also realize that the domestic market has done well for Canada over the last number of years. In fact, 10 years ago, the domestic market was only 66 per cent of our business, two thirds of our business. Now it is a full 80 per cent, four fifths of our business.

That is both a good thing and a bad thing. It is good that the domestic business has been strong, but it shows the challenge we have. To bring new dollars into our economy, they have to come from international markets.

We believe that the domestic market is well served with many Canadian marketers. There are great campaigns in the domestic market by destinations such as Newfoundland, Alberta, B.C. and many cities. We have new hotel levies in place across the country, building new marketing funds at the city level; Ottawa would be an example of that. Millions of dollars are now available for tourism marketing, and much of that is being invested in the domestic market.

The domestic market is doing quite well, and that is why our strategy is to take our money into the international markets, where we are fighting a fierce competitive battle. Therefore, we are not planning to invest in the domestic market moving forward.

Senator MacDonald: The longer the Canadian dollar stays strong, the more pressure there will be on keeping the domestic market.

Ms. McKenzie: I think you are right. We have had a strange phenomenon in Canada over the last few years, one we have not seen prior to this. As the Canadian dollar gets stronger, it drives our travel deficit. That is the difference between what Canadians spend outside the country versus what international travellers spend here.

In the last few years, we have seen both the travel deficit and domestic travel increase. Those two things do not usually go together. We do not think that is sustainable in the long run. We think Canadians will continue to travel internationally, maybe at the expense of those domestic trips.

Senator Johnson: I wanted to tell Ms. McKenzie and Mr. Klassen that Icelandair has renegotiated. They will still be flying into Halifax six months of the year, three to four days a week, bringing tourists from Europe and the United States into the Maritimes.

Senator Martin: I see that you are based in Vancouver. I am a resident of Vancouver, so it is nice to see you in Ottawa.

financement de relance. Le but de cette grosse campagne médiatique était d'encourager les Canadiens à rechercher au Canada même des expériences nouvelles et exotiques susceptibles de concurrencer des vacances à l'étranger. Par conséquent, nous nous investissons aussi dans le marché intérieur.

Nous savons par ailleurs que le marché intérieur affiche de bons résultats au Canada depuis plusieurs années. De fait, le marché intérieur ne représentait, il y a 10 ans, que 66 p. 100 de nos activités, soit les deux tiers de nos activités touristiques. Actuellement, il représente 80 p. 100, soit quatre cinquièmes de nos activités.

C'est à la fois une bonne et une mauvaise chose. C'est une bonne chose parce que le tourisme intérieur a été dynamique, mais cela montre le défi qui nous attend. Les nouveaux dollars qui entrent dans notre économie proviennent des marchés internationaux.

Nous pensons que le marché intérieur est bien servi par de nombreux spécialistes canadiens de marketing. Le marché intérieur bénéficie de grandes campagnes mettant l'accent sur des destinations telles que Terre-Neuve, l'Alberta, la Colombie-Britannique et de nombreuses villes. Dans toutes les régions du pays, on perçoit des droits sur les nouveaux hôtels afin de constituer dans chaque ville des fonds de marketing; Ottawa en est un bon exemple. On dispose désormais de millions de dollars pour appuyer le marketing touristique et une bonne partie de ces fonds sont investis dans le marché intérieur.

Le marché intérieur se porte assez bien et c'est pourquoi notre stratégie est d'investir dans les marchés internationaux où la concurrence est très féroce. C'est pourquoi nous ne prévoyons pas investir à l'avenir dans le marché intérieur.

Le sénateur MacDonald : Plus le dollar canadien restera fort, plus il sera difficile de conserver le marché intérieur.

Mme McKenzie : Je crois que vous avez raison. Nous assistons à un étrange phénomène au Canada depuis quelques années. Un phénomène qui n'existait pas auparavant. Plus le dollar canadien prend de la vigueur, plus notre déficit de la balance touristique augmente. Le déficit touristique est la différence entre ce que les Canadiens dépensent à l'extérieur du pays et ce que les voyageurs étrangers dépensent chez nous.

Depuis quelques années, nous avons observé une augmentation du déficit touristique parallèle à la hausse du tourisme intérieur. Habituellement, ce sont deux tendances qui ne vont pas dans la même direction. Nous ne pensons pas que cette situation puisse perdurer. Nous pensons que les Canadiens continueront à voyager à l'étranger, et qu'ils se déplaceront peut-être moins au pays.

Le sénateur Johnson : J'aimerais indiquer à Mme McKenzie et à M. Klassen que la compagnie Icelandair a renégocié une entente. La compagnie continuera à desservir Halifax six mois par an, trois ou quatre jours par semaine, transportant dans les Maritimes des touristes en provenance d'Europe et des États-Unis.

Le sénateur Martin : Je vois que votre organisme est établi à Vancouver. Étant donné que j'habite moi-même Vancouver, c'est agréable de vous retrouver à Ottawa.

First, I can see how for Canada's airline industry, what you do internationally would directly benefit the industry. I am curious about the specifics of how you would partner with the airline industry, such as Air Canada, for instance. I am thinking of the catchy HSBC Group advertisements we see at the airports. In what way would you partner with the different airlines?

Mr. Klassen: Our investment with the airlines comes in multiple ways. It is not always as evident and overt as it might seem. Many the airlines support tour operators who will sell 100 seats on a flight, for instance, and bring them to Canada en masse. The airline itself would play a big role in negotiating the sale of those seats to that tour operator, who would guarantee them a certain number of seats in a given period of time.

We develop shows and put events together, where we have our airline and tour operator partners together, and they do those kinds of negotiations. Some of that investment is not evident.

In many instances, there is a type of traveller called a fully independent traveller, FIT. Those travellers tend to make their own reservations and do not travel with large groups. That is where the airlines play a bigger role in marketing and working directly with us. We will have campaigns, brochures and catalogues, and we will go to shows where the airline will work directly with us in our advertising.

Airlines tend to have much of their investment in marketing in international markets in more of a hidden way. They are not overt in terms of selling themselves. They rely, to a great extent, on our job of selling Canada and them being the natural choice of carrier to come into Canada. That tends to be where they focus their efforts, but they are always with us and always there.

Ms. McKenzie: Another example of how we work with airlines is they that give us great deals on seats to bring in travel writers and meeting planners to do site visitations in Canada. We did many of those during the Olympic Games, where we brought in meeting planners to see how if we could put on an event that big, we could certainly put on their events.

We did a partnership last year, by way of example, with United Airlines in the U.S. It was a two-for-one deal, coming out of Chicago into a number of cities across Canada. Our part of that partnership was to collect the cities that would be featured. We collected their investment and our CTC investment and built a strong campaign in Chicago. United Airlines invested in that as well as the airline partner, and it was successful. I think we sold

Tout d'abord, je peux comprendre que vos interventions sur la scène internationale aient une incidence directe sur le secteur canadien du transport aérien. Je suis curieuse de connaître les détails de vos partenariats avec les entreprises du secteur aérien telles qu'Air Canada. Je pense par exemple aux aguichantes publicités du groupe HSBC que l'on peut voir dans les aéroports. Quelle forme prendraient vos partenariats avec les différentes compagnies aériennes?

M. Klassen : Nos investissements avec les compagnies aériennes se font de façons multiples. Ce n'est pas toujours aussi évident et aussi clair que cela peut paraître. Beaucoup de compagnies aériennes appuient les voyageurs qui sont en mesure de vendre 100 sièges sur un vol, par exemple et d'amener ces voyageurs au Canada en masse. La compagnie aérienne joue elle-même un grand rôle dans la négociation de la vente de ces sièges au voyageur qui leur garantit l'achat d'un certain nombre de sièges au cours d'une période donnée.

Nous organisons ensemble des salons et des événements qui réunissent nos partenaires des compagnies aériennes et des voyageurs et c'est à ces moments-là que se déroulent les négociations. Certains de ces investissements ne sont pas évidents.

Dans de nombreux cas, il y a des voyageurs qui souhaitent demeurer totalement indépendants. Ces voyageurs ont tendance à faire leurs propres réservations et ne voyagent pas dans des grands groupes. C'est dans ces cas-là que les compagnies aériennes jouent un plus grand rôle sur le plan du marketing et qu'elles travaillent directement avec nous. Nous lançons des campagnes, nous publions des brochures et des catalogues et nous prenons part à des salons où les compagnies aériennes collaborent directement avec nous dans le cadre de nos activités publicitaires.

Les lignes aériennes sont plus secrètes au niveau des investissements de marketing qu'elles font sur les marchés internationaux. Elles ne vendent pas ouvertement leurs produits. Elles se reposent, dans une large mesure, sur nos efforts visant à promouvoir le Canada comme destination touristique, tandis qu'elles se présentent comme le choix naturel de transporteur pour venir au Canada. Elles ont tendance à se trouver à l'endroit où elles focalisent leurs efforts, mais elles sont toujours avec nous et toujours présentes.

Mme McKenzie : Je vais vous donner un autre exemple de notre collaboration avec les compagnies aériennes. Les transporteurs nous font des bons prix sur les vols lorsque nous invitons des rédacteurs touristiques et des planificateurs d'événements à venir visiter des sites au Canada. Nous avons profité des Jeux olympiques pour faire venir des planificateurs d'événements afin de leur montrer que si nous pouvions organiser une aussi grande rencontre, nous étions certainement capables de faire la même chose pour d'autres événements.

L'an dernier, par exemple, nous avons travaillé en partenariat avec United Airlines aux États-Unis. Il s'agissait d'un forfait deux pour un à partir de Chicago et à destination d'un certain nombre de villes du Canada. Notre rôle consistait à recueillir la participation des villes concernées. Nous avons combiné leur investissement à celui de la CCT afin de mettre en place une campagne solide à Chicago. United Airlines a également investi

out all the capacity that they put on the promotion within a week of the promotion going live. Sometimes it is very retail-oriented, and other times it is very much behind the scenes. The airline is the partner working to provide the tour operator with the capacity they need to get our customers here.

Senator Martin: There must be many examples similar to the one that you gave us this morning. Is there anywhere that we can look at the innovative work that you have done?

Ms. McKenzie: We do not have it structured in that manner, but we could pull together information for you on how we are working with airlines. We are not just working with Canadian-based airlines. We are working with airlines all around the world. We are working with anyone who can help us get our customers here.

Senator Martin: As you are working with airlines from around the world, you would also be able to speak about some of the innovative practices and ideas that other airlines are using to improve their sales, attract tourists and increase the volume of flyers, et cetera.

Ms. McKenzie: Someone asked earlier what the role of airport authorities is in helping to market Canada. That is an emerging question. Some airport authorities are very involved with us; some are not that involved at all. For instance, the airport in Vancouver is very active marketing with us. They attend most of our shows. In the past, Calgary has been very active. It depends upon the particular business plan of a particular airport and whether or not they see tourism marketing as part of their future success. We have been working with Calgary on new flights out of Japan. They have been doing very well with those flights. When that first came on board, we thought it might cannibalize business into Vancouver, but it has not. It has been totally incremental business. We have been happy with the work that airports also bring to the table.

Senator Martin: Obviously, you anticipate new markets. However, do you expect great growth in 2011-12? Are you working on new markets? This is also married to some of the Blue Sky agreements and other kinds of initiatives that would complement what you are doing.

Ms. McKenzie: We are putting a lot of focus on our opportunities in China with ads, so our marketing investment in China into 2011 is much greater than it has been in the past. We are working with a finite budget, so we do not see expanding the

dans cette campagne à titre de transporteur aérien et l'initiative a été couronnée de succès. Je pense que nous avons vendu tous les sièges mis de côté pour la promotion, moins d'une semaine après le début de la campagne. Parfois, nos campagnes sont très axées sur le commerce de détail et parfois elles se déroulent en coulisse. La compagnie aérienne devient le partenaire du voyageur afin de lui fournir le nombre de places dont il a besoin pour transporter nos clients au Canada.

Le sénateur Martin : Les exemples semblables à ceux que vous avez évoqués ce matin ne doivent pas manquer. À quel endroit pouvons-nous trouver des informations sur les initiatives novatrices que vous avez entreprises?

Mme McKenzie : Ces informations ne sont pas réunies de manière structurée, mais nous pouvons rassembler pour vous des informations concernant notre façon de procéder avec les compagnies aériennes. Nous ne nous contentons pas de collaborer avec les lignes aériennes établies au Canada. Nous travaillons avec les compagnies aériennes du monde entier. Nous travaillons avec tous les transporteurs qui peuvent nous aider à faire venir des voyageurs au Canada.

Le sénateur Martin : Étant donné que vous travaillez avec les lignes aériennes du monde entier, vous devez pouvoir nous parler également des pratiques et des idées novatrices que les autres compagnies aériennes mettent en œuvre pour augmenter leurs ventes, attirer des touristes, accroître le volume de passagers, et cetera.

Mme McKenzie : Il y a eu tout à l'heure une question concernant le rôle que jouent les autorités aéroportuaires dans la promotion commerciale du Canada. C'est une question d'actualité. Certaines autorités aéroportuaires collaborent étroitement avec nous; d'autres pas du tout. Par exemple, l'aéroport de Vancouver collabore très activement à nos initiatives de marketing. Ses représentants assistent à la plupart de nos salons. Par le passé, Calgary a été très actif. Tout dépend du plan d'affaire de l'aéroport en question et de l'importance qu'il accorde au marketing touristique pour le succès de ses entreprises futures. Nous avons collaboré avec Calgary relativement à de nouveaux vols en provenance du Japon. Ces vols ont donné d'excellents résultats. Lorsqu'il en a d'abord été question, on pensait que cette initiative détournerait une partie des voyageurs se rendant habituellement à Vancouver, mais ce ne fut pas le cas. L'initiative a abouti à une augmentation totale du nombre de voyageurs. Nous avons aussi été très satisfaits de la contribution des aéroports.

Le sénateur Martin : Il est clair que vous espérez de nouveaux marchés. Cependant, est-ce que vous vous attendez à une grande croissance en 2011-2012? Est-ce que vous vous affairez à décrocher de nouveaux marchés? Vos démarches sont également associées aux accords Ciel bleu et à d'autres initiatives complémentaires.

Mme McKenzie : Nous mettons beaucoup l'accent sur les occasions qui s'ouvrent en Chine grâce aux publicités, si bien que notre investissement de marketing en Chine est beaucoup plus élevé en 2011 qu'il ne l'était par le passé. Étant donné que nous

number of markets that we are focused on in 2011 or even beyond. We have lots of untapped potential in the markets that we are already invested in, and that will be our focus.

Senator Martin: I have one quick question about the booklet that you have given us. Where are these found? Do these go abroad as well?

Ms. McKenzie: No. This is a corporate brochure that is intended for audiences such as you to say who CTC is and what we do. We use it as a communication piece when our executives are on the road speaking on our behalf.

Senator Martin: When I looked through this brochure at the images that you selected for the provinces, I did not see many images associated with our cities. For example, with British Columbia, I recognize the art gallery, but others may not. I am curious about the fact that there is not as much diversity reflected in these images. If this were going abroad, it would be an interesting perception of Canada if people who did not live in the cities could see Canada through this brochure. I was looking at this as a snapshot of Canada because you talked about the Canada brand. That is, if people other than those around this table were looking at it, what image they would draw of Canada from looking at these pictures? That is just a personal note.

Ms. McKenzie: That is good feedback. However, this is not a marketing tool. It is not the type of piece that we would have in the market place. I encourage you to look at our website to see what types of images are there in the marketplace.

Senator Martin: In Vancouver 2010, everything you did was magnificent.

I am sure there was greater tourism in Vancouver in the summer of 2010. I saw a lot of activity, but I imagine it was the direct result of what happened with the 2010 Olympic Games.

Ms. McKenzie: Mr. Klassen has information on our conversion studies. We saw much more success in our campaigns in 2010 out of our core markets such as Australia and Germany. We have results from those markets now. We can provide that to you.

We do have good imagery of our cities. In fact, it is an ongoing discussion with the cities as to how to best portray the urban experience in Canada. We have images such as the one on the front cover, which are urban. If you go into a market such as China, where there are 100 cities with more than 1 million people and many cities with more than 5 million people, the idea of travelling because of our cities is not that appealing. They like the idea that we have cities. It indicates that we will have many of the

disposons d'un budget fixe, nous ne pouvons pas augmenter le nombre de marchés sur lesquels nous focalisons en 2011 et même au-delà. Les marchés sur lesquels nous sommes déjà présents comportent un grand potentiel encore inexploité et c'est sur ce potentiel que nous allons focaliser nos efforts.

Le sénateur Martin : J'ai une question rapide au sujet de la brochure que vous nous avez distribuée. Où peut-on trouver cette brochure? Est-ce qu'elle est également distribuée à l'étranger?

Mme McKenzie : Non. Il s'agit d'une brochure de présentation de la commission qui est destinée à des auditoires comme le vôtre, afin d'expliquer qui est la CCT et quelle est sa mission. Nous nous en servons comme outil de communication que nos cadres utilisent lorsqu'ils voyagent pour parler au nom de la CCT.

Le sénateur Martin : En feuilletant cette brochure, j'ai remarqué que les images que vous avez choisies pour les provinces ne se rapportent pas souvent aux villes. Par exemple, pour la Colombie-Britannique, j'ai reconnu le Musée des beaux-arts, mais cela pourrait échapper à d'autres lecteurs. Je suis étonnée de constater que ces images ne reflètent pas une grande diversité. Si cette brochure était distribuée à l'étranger, elle donnerait une perception intéressante du Canada aux gens qui ne vivent pas dans des villes. Puisque vous avez parlé de la marque touristique du Canada, je considère cette brochure comme un instantané du Canada. Je me demande par exemple quelle est l'image qu'une personne autre que celles qui sont réunies ce matin autour de cette table, retiendrait du Canada à la vue de ces images. C'est un simple commentaire personnel.

Mme McKenzie : C'est un commentaire intéressant. Toutefois, il faut préciser que cette brochure n'est pas un outil de marketing. Ce n'est pas le genre de brochure que nous distribuons sur les marchés que nous visons. Je vous invite à aller faire un tour sur notre site Web pour voir le type d'images que nous diffusons sur les marchés.

Le sénateur Martin : Tout ce que vous avez fait à Vancouver en 2010 était magnifique.

Je suis certaine que les touristes étaient plus nombreux à Vancouver au cours de l'été 2010. J'ai constaté beaucoup d'activités et j'imagine que c'était le résultat direct des Jeux olympiques 2010.

Mme McKenzie : M. Klassen a des informations sur nos études de conversion. En 2010, nos campagnes ont remporté beaucoup plus de succès sur nos marchés habituels comme l'Australie et l'Allemagne. Nous connaissons maintenant les résultats atteints sur ces marchés et nous pouvons vous les faire parvenir.

Nous avons de bonnes images de nos villes. De fait, nous réfléchissons constamment avec les villes afin de trouver le meilleur moyen d'illustrer l'expérience urbaine au Canada. Nous avons des images urbaines telles que celles qui figurent en page couverture. Dans un marché comme la Chine qui compte une centaine de villes de plus d'un million d'habitants et plusieurs villes de plus de cinq millions d'habitants, l'idée de voyager pour visiter nos villes n'est pas très attrayante. Les touristes chinois

amenities that cities bring. For many of our markets, part of why they come to Canada is to experience the combination of a city on the edge of nature and to have both of those experiences together.

Senator Zimmer: Senator Martin raises an interesting question. A huge amount of Canada's population lives in the bottom half of our country in each province, but we have tremendous tourist sites and experiences in the North; that is, a lower population but tremendous opportunities up there. Do you have a proportion of your budget that you apply to the North versus the South? There always seems to be a concentration at the southern part, but there are tremendous experiences in the North.

Ms. McKenzie: We do not have a proportion of our budget per se dedicated to the North, nor do we have that for any types of experiences in Canada. However, the North has been a strategic priority in our corporate plan for the last three years. We are working closely with our partners in the North.

You are right. We see great demand in the world for the types of experiences that we have in the North. One of our biggest challenges has been access, getting people there, and ensuring that we have enough market-ready products for people when they come. We see the potential as huge.

Senator Zimmer: Of course infrastructure is an issue too, because it lacks that.

Senator Mercer: It is hard for us to remember sometimes that we are doing a study on emerging issues related to the Canadian airline industry because it is not often that we have you before us, especially those of us who come from tourism locations. I am from Nova Scotia, Canada's ocean playground, so we are interested in tourism. I want to ask at least one question that is non-airline related, but I will try to stick to the airlines.

Our American friends, who are our biggest tourism customers as well as our biggest customers for everything else that we sell and make, have a continuing problem of not understanding 9/11, about where the terrorists came from, how they entered the United States, et cetera. We have even seen it with the most recent incarnation of the United States Secretary of Homeland Security making reference to the porous northern border. I am not suggesting that all these problems will be solved by a good advertising campaign, but I would hope that in our advertising, or even subliminally on our website, we would draw reference to Canada's response on the day of 9/11. That is, what we did and where we were. We were the only ones there doing this, obviously because of our proximity.

aiment l'idée qu'il existe des villes au Canada. Cela veut dire qu'ils pourront y trouver un grand nombre des commodités qu'offrent les villes. Dans beaucoup de nos marchés, le Canada intéresse les voyageurs parce qu'il propose une expérience urbaine aux portes de la nature, combinant ainsi les deux expériences.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Martin a soulevé une question intéressante. Dans chaque province, une énorme partie de la population canadienne est établie dans la moitié méridionale de notre pays, mais le Nord offre des sites et des expériences touristiques extraordinaires; le Nord est moins peuplé, mais il offre des possibilités touristiques formidables. Est-ce qu'une partie de votre budget s'applique au Nord plutôt qu'au Sud? On a toujours l'impression que les efforts touristiques sont concentrés sur le Sud, mais le Nord peut aussi procurer des expériences touristiques extraordinaires.

Mme McKenzie : Il n'y a pas, dans notre budget, une partie réservée précisément au Nord, pas plus que pour d'autres types d'expériences touristiques au Canada. Cependant, le Nord est une priorité stratégique de notre plan d'entreprise depuis trois ans. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires du Nord.

Vous avez raison. La demande est grande dans le monde pour le type d'expériences qu'offre le Nord. L'accès est un de nos plus grands obstacles. Il est difficile d'y amener des voyageurs et de s'assurer qu'ils pourront y trouver suffisamment de produits prêts à la consommation. Cependant, le potentiel est énorme.

Le sénateur Zimmer : Bien entendu, l'infrastructure pose également problème, parce qu'elle est inexistante.

Le sénateur Mercer : Il est difficile parfois de garder à l'esprit que nous étudions les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien, parce que nous n'avons pas souvent l'occasion de vous avoir ici. C'est particulièrement le cas de ceux d'entre nous qui proviennent de régions touristiques et qui sont par conséquent intéressés par le secteur du tourisme. Je viens moi-même de Nouvelle-Écosse, province qui se flatte d'être la destination maritime privilégiée du Canada. Je voudrais poser au moins une question qui ne soit pas reliée au secteur aérien, mais je vais essayer de rester dans le domaine.

Nos amis américains qui sont nos plus grands clients dans le domaine touristique ainsi que dans les autres secteurs puisqu'ils achètent les produits que nous vendons et que nous fabriquons, persistent à ne pas comprendre ce qui s'est passé le 11 septembre, d'où venaient les terroristes, comment ils sont entrés aux États-Unis, et cetera. Tout récemment, le secrétaire du département de la Sécurité intérieure des États-Unis a encore fait allusion à la frontière poreuse du Nord. Je ne prétends pas qu'une bonne campagne de publicité permettrait de résoudre tous ces problèmes, mais j'espère que dans nos publicités, ne serait-ce que de façon subliminale sur notre site web, nous faisons allusion à la réaction qu'a eue le Canada le 11 septembre. J'aimerais que l'on précise ce que nous avons fait et où nous étions ce jour-là. Nous avons été les seuls à intervenir, certainement à cause de notre proximité.

However, the fact that hundreds and hundreds of airlines landed in places such as Gander, Halifax, St. John's, Moncton, Vancouver, Victoria, et cetera, do we make reference to that at any point as we are marketing ourselves to the Americans?

Ms. McKenzie: We tell that story, and I would have to check to see whether it is on the website. I know it is a part of how we present ourselves in the U.S.

The most effective way to tell that story is when Americans tell it to themselves. NBC did a piece, which they actually aired again during the Olympic Games, focusing on Newfoundland. That has much more impact than anything we can bring into the marketplace.

It is telling that story through their eyes, and they respond best to that.

Senator Mercer: Thank you.

My non-airline question is related to your offices. Your offices were moved from Ottawa to Vancouver a number of years ago. I have several questions related to that. Do you think it has worked? There was always a debate that, while I am very much in favour of decentralization of federal government agencies, moving from one big city to another big city was not what the rest of us thought should happen when decentralizing. Moving from Ottawa to Charlottetown or Ottawa to Shawinigan or Ottawa to Miramichi was our idea of decentralization.

Has it worked? Also, what is the level of bilingualism among the staff in your office in Vancouver?

Ms. McKenzie: I have been with CTC since we were based here in Ottawa and made the move to Vancouver. I will say that it was quite tumultuous for the organization. We lost about 80 per cent of our staff when that happened, so we had to rebuild. We have done that, and we did it, I think, quite successfully.

Yes, it has worked, we are up and running. In fact, we have had great marketing success from our base in Vancouver. I think we would have had that success from other places as well, but certainly it has worked in that regard.

I cannot speak to the policy decision around decentralization. I can tell you that we operate under the same rules and commitments in Vancouver as we operated under in the National Capital Region with respect to official languages. We have had a fantastic record with official languages the last two years in a row. We have been rated "excellent." In fact, we were the top federal agency that was reviewed last year in terms of our official languages record. I think we have stepped up to the plate.

Cependant, est-ce que les documents publicitaires que nous distribuons aux États-Unis font état des centaines et des centaines de compagnies aériennes qui ont posé leurs appareils dans les aéroports de Gander, Halifax, St. John's, Moncton, Vancouver, Victoria, et cetera?

Mme McKenzie : Nous en parlons bien sûr, mais je devrai vérifier s'il en est question sur le site web. Je sais que c'est un élément dont on tient compte dans nos documents de présentation aux États-Unis.

La façon la plus efficace d'évoquer cet aspect de l'histoire récente est d'amener les Américains à en parler eux-mêmes. NBC a présenté, pendant les Jeux olympiques, justement, un reportage consacré à Terre-Neuve. Ce genre de reportage a des répercussions beaucoup plus grande que les documents que nous diffusons sur le marché.

Le fait de raconter ces événements depuis la perspective américaine produit de meilleurs résultats.

Le sénateur Mercer : Merci.

La question qui ne se rapporte pas aux compagnies aériennes concerne vos bureaux. Il y a quelques années, vous avez déménagé d'Ottawa à Vancouver. J'ai plusieurs questions à ce sujet. Pensez-vous que ce déménagement a été utile? Je suis tout à fait en faveur de la décentralisation des organismes du gouvernement fédéral, mais certains d'entre nous ne sont pas convaincus que la décentralisation consiste à déménager un organisme d'une grande ville à une autre. Nous pensons plutôt qu'une véritable décentralisation consisterait à déménager d'Ottawa à Charlottetown, à Shawinigan ou à Miramichi.

Est-ce que votre déménagement a eu des résultats positifs? Par ailleurs, quel est le niveau de bilinguisme de votre personnel à Vancouver?

Mme McKenzie : J'étais déjà en poste à la CCT à Ottawa et j'ai vécu le déménagement à Vancouver. Je dirais que le déménagement a été assez tumultueux pour la commission. Nous avons perdu environ 80 p. 100 de notre personnel et nous avons dû rebâtir nos effectifs. Nous l'avons fait et je pense que les résultats sont là pour prouver que nous avons réussi.

Oui, l'opération a été menée à bien et notre organisation est fonctionnelle. En fait, notre siège social de Vancouver a remporté de grands succès dans le domaine du marketing. Je crois que nous aurions obtenu le même succès si nous avions été situés ailleurs, mais on peut dire que le déménagement a été réussi.

Le projet de décentralisation était une décision politique et je ne peux donc pas la commenter. Pour ce qui est des langues officielles, je peux vous dire que nous appliquons les mêmes règles et les mêmes engagements à Vancouver que lorsque nous étions basés dans la région de la capitale nationale. Pendant deux années de suite, nous avons obtenu des résultats sensationnels dans le secteur des langues officielles. Nous avons obtenu la cote « excellent ». En fait, nous avons surpassé l'an dernier tous les organismes fédéraux sur le plan des langues officielles. Je pense que nous avons su relever le défi.

About 50 per cent or 60 per cent of our positions in Vancouver are bilingual positions. Sometimes we struggle to find people in Vancouver who meet the official languages standard. We have probably had more people move to Vancouver for positions than we expected when we first went there, but that is part of the requirement of the job, and that is what we have done.

Senator Mercer: Thank you. You say that about 80 per cent of our existing staff lost their jobs. A former assistant of mine was one of those staff members who stayed here in Ottawa rather than going to Vancouver.

Consistency in the level of service at airports is a concern that we have talked about, the level of service from one airport to another. Another question raised the different levels of interaction of airport authorities with CTC.

How do you handle that? You are working well with the Vancouver Airport Authority, the Calgary Airport Authority and others. There are others, unnamed, that you have obviously not been working well with, perhaps due to their lack of initiative. Are there initiatives you take to reach out to those airport authorities to try to engage them in making sure that the level of service is as even across the country as possible?

Ms. McKenzie: Some of airports are very actively involved in tourism marketing, and that changes. It depends sometimes on the particular management at the airport.

For instance, Toronto Pearson International Airport was not actively engaged with tourism a few years ago, and now they are very active. They sit on the board of Tourism Toronto. They are very active. It depends upon their business plans.

We do meet with all the airports together, as the Canadian Airports Council, CAC. That is where we would have different discussions; not so much about the level of service but about how we are marketing Canada. We are very interested in what airlines they are pitching to service their airports and in what countries and how we can work with them in a collaborative way so that those efforts are synergistic.

The other issue that we have taken up with airports — and it is not really the airport, per se, but more Canada Border Services Agency, CSBA, and Citizenship and Immigration Canada, CIC — is around the welcome that our international visitors get when they arrive in Canada. What is the first impression that they receive? We have had, in fact, a partnership with CBSA through the Olympic Games to dress up the arrivals halls, to make them look less like a hospital and more like a welcome hall. We have had good success with that.

Environ 50 à 60 p. 100 de nos postes à Vancouver sont bilingues. Nous avons parfois de la difficulté à trouver à Vancouver des employés qui répondent aux normes des langues officielles. Nous avons probablement fait venir à Vancouver plus d'employés que nous le pensions lorsque nous nous sommes installés là-bas, mais cela fait partie des exigences du travail et c'est ce que nous avons fait.

Le sénateur Mercer : Merci. Vous dites qu'environ 80 p. 100 des membres de votre personnel existant ont perdu leur emploi. Un de mes anciens adjoints faisait partie des membres de votre personnel qui sont restés à Ottawa plutôt que de vous accompagner à Vancouver.

L'uniformité du service d'un aéroport à un autre est une question qui a été soulevée. Une autre question portait sur les divers niveaux d'interaction des autorités aéroportuaires avec la CCT.

Parlez-nous de ces interactions. Vous collaborez très bien avec les autorités aéroportuaires de Vancouver et de Calgary, et autres. Cependant, il y en a certainement d'autres avec lesquelles les interactions ne sont pas aussi bonnes, peut-être en raison de leur manque d'initiative. Quelles sont les initiatives que vous prenez pour entrer en contact avec ces autorités aéroportuaires afin de les inciter à offrir un niveau de service qui soit le plus uniforme possible dans toutes les régions du pays?

Mme McKenzie : Certains aéroports participent très activement au marketing touristique, mais cela varie. Cela dépend parfois de l'administration de l'aéroport.

Par exemple, l'Aéroport international Pearson de Toronto est maintenant très actif dans le domaine touristique, mais ce n'était pas le cas il y a quelques années. Les représentants de l'aéroport siègent au conseil d'administration de Tourism Toronto. Ils sont très actifs. Tout cela dépend des plans d'entreprise.

Nous rencontrons les représentants de tous les aéroports, au sein du Conseil des aéroports du Canada, le CAC. C'est dans cette tribune que nous abordons différents sujets; pas forcément les niveaux de service, mais les actions que nous entreprenons pour promouvoir le Canada. Nous sommes très intéressés à savoir à quelles lignes aériennes et à quels pays ils font appel pour desservir leurs aéroports et nous voulons savoir comment nous pouvons collaborer avec eux afin de créer une synergie.

L'autre question que nous avons abordée avec les aéroports — d'ailleurs, il s'agit moins des aéroports que de l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC, et Citoyenneté et Immigration Canada, CIC — au sujet de l'accueil que reçoivent les visiteurs internationaux lorsqu'ils arrivent au Canada. Quelle est la première impression qu'ils reçoivent? En fait, nous avons travaillé en partenariat avec l'ASFC au moment des Jeux olympiques afin d'aménager les salles d'arrivée des voyageurs pour qu'elles aient moins l'air d'un hôpital et qu'elles soient plus accueillantes. Nous avons obtenu un bon succès dans ce domaine.

In fact, anyone whose has landed internationally here in Ottawa will see some of the imagery that was changed as part of our Olympic Games initiative, working with CBSA. Those arrival halls have been improved all across the country in that regard.

Senator Mercer: Senator MacDonald raised the issue of Atlantic Canada, and I will continue in that vein. Sometimes when marketing our tourist product, there is also the opportunity to sell other things. For example, when you are selling beautiful Nova Scotia to the world, there are obviously many things you could talk about, including the Cabot Trail, the Bay of Fundy, the wonderful coastline, as well as the historic city of Halifax. There is also the Port of Halifax, which is an economic driving force in the city and in the region.

Is there an opportunity, and do you take the opportunity, to blend tourism with industrial development as well?

Ms. McKenzie: We do that on a selective basis. We have had some very good success stories. For instance, we have been working closely through the Olympic Games with Agriculture Canada. We are in the marketplace doing joint promotions with Canadian food products and Canadian tourism. It links very closely to one of our key stories about Canada as a destination, and that is the wonderful cuisine we have and great Canadian food experiences.

On those select bases, we are very aggressive. We do not go out with a general Canada investment and trade-style message writ large, but we do work on very selective joint initiatives, and they work well.

We also is work in market very closely with Foreign Affairs and International Trade Canada, DFAIT. For instance, we are working very closely with the high commissions, embassies and consulates, and we do many combined things. That works quite well also. However, when marketing Canada as a tourism destination, we are not infusing our images with industrial-development-style images, yet we actually, on the active promotion side, do quite a lot of work.

Senator Mercer: You brought up CBSA, which I was not going to ask a question about, but you have brought it up. We have had some bad publicity at the Halifax Stanfield International Airport with respect to the treatment of arriving passengers by CBSA agents. It makes us shudder to learn that bad service is being given to tourists, in particular.

Do you receive such complaints? If so, what do you do with them? Do you call the relevant agency to relay the complaint and ensure that it is aware of the complaints about the service?

Ms. McKenzie: We have worked very closely with CBSA over the last couple of years on topics of this nature. I know that they are of great concern to them as well. We have worked with them

En fait, les voyageurs qui arrivent de l'étranger à Ottawa peuvent constater que le décor a changé à la suite de l'initiative que nous avons entreprise pour les Jeux olympiques, en collaboration avec l'ASFC. On peut dire à ce titre que les halls d'arrivée se sont améliorés partout au pays.

Le sénateur Mercer : Le sénateur MacDonald a soulevé la question du Canada atlantique et je vais poursuivre dans cette veine. Parfois, lorsque nous commercialisons nos produits touristiques, nous avons aussi l'occasion de vendre d'autres produits. Par exemple, lorsque vous faites la promotion de la magnifique province de la Nouvelle-Écosse dans le monde, il y a bien entendu beaucoup de choses que vous pouvez vanter, notamment la piste Cabot, la baie de Fundy, le spectaculaire littoral et bien sûr la ville historique de Halifax. Il y a aussi le port de Halifax qui est un moteur économique dans la ville et dans la région.

Est-il possible de combiner le tourisme avec le développement industriel et exploitez-vous cette possibilité?

Mme McKenzie : Nous le faisons sur une base sélective. Nous avons obtenu de très bons résultats. Par exemple, nous avons collaboré étroitement avec Agriculture Canada pendant les Jeux olympiques. Nous conjuguons nos efforts sur le marché pour promouvoir les produits alimentaires canadiens et le tourisme au Canada. Cela s'intègre très bien avec un des thèmes principaux que nous exploitons pour présenter le Canada comme destination touristique. Nous mettons l'accent sur notre merveilleuse cuisine et sur les superbes expériences culinaires que l'on peut faire au Canada.

Nous sommes très dynamiques dans ces dimensions particulières. Nous ne nous lançons pas dans de grandes publicités tonitruantes de style commercial, nous intervenons plutôt dans le cadre d'initiatives très sélectives qui donnent de bons résultats.

Nous collaborons aussi très étroitement avec le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international du Canada, le MAECI. Par exemple, nous collaborons de façon très suivie avec les hauts commissariats, les ambassades et les consulats et nous traitons de nombreuses questions variées. Là aussi, les résultats sont positifs. Lorsque nous vantons les mérites du Canada comme destination touristique, nous ne nous appuyons pas sur des images de développement industriel et pourtant, nous sommes très actifs dans la promotion de ce secteur.

Le sénateur Mercer : Je devais vous poser une question au sujet de l'ASFC mais justement vous en avez parlé. L'accueil réservé par les agents de l'ASFC aux passagers arrivant à l'Aéroport international Stanfield de Halifax nous a valu de la mauvaise publicité. Je tremble à l'idée que l'on puisse fournir un mauvais service aux touristes, en particulier.

Est-ce que vous recevez des plaintes en ce sens? Dans l'affirmative, quelles sont vos réactions? Est-ce que vous appelez l'organisme concerné pour donner suite à la plainte et vous assurer qu'il est au courant des plaintes concernant son service?

Mme McKenzie : Depuis quelques années, nous travaillons en très étroite collaboration avec l'ASFC sur des questions de ce type. Je sais que l'agence s'en préoccupe beaucoup également.

on a tourism training program called SuperHost, which they have been agreeable to building into their training programs of new officers.

We have had some good success working with them. There are still stories about where it has not been as successful. We talk about those to see what we can do together.

When we do international research, we do not hear those stories repeated back. Canada's image is friendly. These stories concern to us because they do not represent the image that people have of Canada. In the research and the markets, our image is still that of a very friendly country.

We saw something great during the Olympic Games. Broadcasters from around the world who carried the story of the Olympic Games were blown away by the friendliness of our people. They all talked about it, and not just on NBC where we saw the coverage but in all of the countries. The friendliness of our people became a big part of Olympic Games coverage. It is our image abroad, and it serves us quite well.

Senator Housakos: I have a supplementary question to that of Senator Mercer about your interaction with airport authorities and how some of those relationships are very good and others seem to be not as good. Why would there not be uniformity across the board? I would presume that promoting tourism would have a direct impact in favour of each airport authority's bottom line.

I have observed that boards of airport authorities are pretty much well represented in terms of municipal interests. Boroughs, the federal government and certain boards of trade have representation.

Do you think it would be a good idea for people such as yourself to be represented on that board of airport authorities to strengthen and maybe rectify some of the lack of uniformity in promoting Canada and all the various airport authorities in the tourism industry?

Ms. McKenzie: I do not think the management structure for airports in Canada lends itself to a uniform approach because they all have different management. Our focus is to try to meet with all of those management regimes to talk about what we do and how we think we can best work with them.

We are meeting with the Canadian Airports Council as a group to have that discussion. We then meet individually with airport authorities to have that discussion. It ends up becoming individual management decisions made at individual airports.

Do I think that the end-user groups could be better represented on some of these authorities? Absolutely, they could. In the overall air policy environment, customers and communities have been underrepresented. It would be helpful to have more communities and end users represented in many areas.

Nous avons collaboré avec elle dans le cadre d'un programme de formation touristique appelé SuperHost que l'agence a accepté d'intégrer à ses programmes de formation des nouveaux agents.

Notre collaboration a porté fruit, mais il y a toujours des problèmes qui n'ont pas été résolus. Nous en discutons ensemble pour voir comment y remédier.

Ces incidents ne reviennent pas dans les recherches que nous faisons sur la scène internationale. Le Canada projette une image amicale. Ces incidents nous inquiètent parce qu'ils ne sont pas conformes à l'image que les gens se font du Canada. Dans les recherches et sur les marchés, nous avons encore une image de pays très amical.

Pendant les Jeux olympiques, nous avons assisté à quelque chose d'extraordinaire. Les radiodiffuseurs du monde entier qui couvraient les Jeux olympiques ont été époustoufflés par la gentillesse de notre population. Ils en ont tous parlé, pas simplement à la chaîne NBC dont nous avons vu les reportages, mais dans tous les pays. L'amabilité de notre population est devenue un élément important de la couverture des Jeux olympiques. C'est l'image que nous véhiculons à l'étranger et elle nous est très utile.

Le sénateur Housakos : J'ai une question complémentaire à celle du sénateur Mercer concernant vos relations avec les autorités aéroportuaires, certaines étant très bonnes, d'autres moins bonnes. Comment expliquer que ces relations ne soient pas toujours uniformément bonnes? À mon sens, la promotion touristique doit avoir une incidence directe favorable à toutes les autorités aéroportuaires.

J'ai remarqué que les intérêts municipaux sont assez bien représentés au sein des conseils d'administration des autorités aéroportuaires. Les municipalités, le gouvernement fédéral et certaines chambres de commerce y sont représentés.

Pensez-vous que ce serait une bonne idée que des gens comme vous soient représentés au conseil d'administration des autorités aéroportuaires afin de renforcer l'uniformité ou peut-être de pallier son absence dans la promotion du Canada et de toutes les autorités aéroportuaires dans le secteur du tourisme?

Mme McKenzie : Malheureusement, les divers aéroports du Canada n'ont pas la même structure de gestion et ils ne se prêtent donc pas à une approche uniforme. Nous nous donnons pour objectif de rencontrer ces différents organes de gestion afin de nous entretenir avec eux pour définir la meilleure façon de collaborer.

Nous avons ce genre de discussion avec le Conseil des aéroports du Canada. Par la suite, nous rencontrons individuellement les autorités aéroportuaires pour en parler. En bout de ligne, chaque aéroport prend ses propres décisions.

Vous demandez si je pense que les groupes d'utilisateurs ultimes pourraient être mieux représentés au sein de certaines de ces autorités. Je suis convaincue qu'ils pourraient l'être. Dans le contexte global de la politique aérienne, les consommateurs et les collectivités sont sous-représentés. Une meilleure représentation des collectivités et des utilisateurs ultimes serait utile dans de nombreux secteurs.

[Translation]

Senator Boisvenu: Is there a deficit or a surplus in Canada's balance of trade for tourism?

[English]

Ms. McKenzie: We are running a trade deficit in tourism of about \$12 billion. It has grown dramatically over the last 10 years.

[Translation]

Senator Boisvenu: One of the constraints in Canada is winter. We also have an aging population. There are millions of Quebecers and Canadians who for a long time have fled from winter to the southern United States, Central America and South America. The fact that we have these migrating retirees, who leave Canada for four or five or six months, what proportion is that of Canada's trade deficit? Is my question clear?

[English]

Ms. McKenzie: Yes, it is clear. I do not know the specific part of the deficit that is due to snowbirds or people who on a seasonal basis routinely leave Canada. However, throughout my career, we have always had a trade deficit in tourism. At times, it has been quite low, in the range of \$1.5 billion to \$2 billion. I have never seen it this high and sustained this high. In the last 10 years, there have not been that many more new snowbirds come on board, so there are many other factors at play.

As new air access has opened up new international destinations, Canadians have enjoyed travelling to those destinations. We are travelling outbound in record numbers, which I think is the driver of the travel deficit. I do not think it is the result of a growing number of snowbirds.

[Translation]

Senator Boisvenu: In the 1980s, there was a Quebec minister, Marcel Léger, who had a somewhat far-fetched dream, that Canada or Quebec would create an eleventh in the southern islands. So Canadians, instead of going to Florida, would go and visit that island, and that would generate investments in our own country.

At the moment I am thinking of Haiti, which is having major infrastructure and recovery problems. Mr. Chair, I am going to give my imagination free rein here. For example, if Canada collaborated with Haiti, we could have a massive tourism infrastructure development plan on that island. There could be an international agreement with Haiti so that more Canadians would visit Haiti rather than Central America or another global destination. Canadian money would stay in a corner of the world that would in a way be Canada, at least in the context of an economic agreement that provided a return on the money

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que la balance commerciale canadienne dans le domaine touristique est déficitaire ou il y a un surplus?

[Traduction]

Mme McKenzie : Nous accusons un déficit commercial d'environ 12 milliards de dollars dans le secteur touristique. Il a augmenté de façon spectaculaire depuis 10 ans.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Une des contraintes, au Canada, c'est l'hiver. On constate également un vieillissement de la population. Il y a des millions de Québécois et de Canadiens qui, durant une longue période, fuient cette saison vers le sud des États-Unis, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. Le fait d'avoir ces retraités migrants, qui fuient le Canada pendant quatre, cinq ou six mois, c'est quelle proportion du déficit commercial canadien? Est-ce que ma question est claire?

[Traduction]

Mme McKenzie : Oui, c'est très clair. J'ignore quelle est la part exacte du déficit que représentent les personnes qui migrent dans le Sud ou qui quittent habituellement le pays sur une base saisonnière. Cependant, depuis que je suis dans ce métier, le Canada a toujours eu un déficit commercial dans le domaine touristique. À certaines époques, il est assez faible et tourne autour de 1,5 à 2 milliards de dollars. Je ne l'ai jamais vu atteindre une telle hauteur et soutenir ce niveau. De nombreux autres facteurs interviennent certainement, parce que le nombre de retraités migrants n'a pas augmenté tant que cela depuis 10 ans.

L'ouverture de nouvelles routes aériennes a multiplié les destinations internationales et les Canadiens aiment bien en profiter. Les voyages des Canadiens à l'étranger battent tous les records et je pense que c'est une des causes du déficit de la balance touristique. Je ne pense pas que ce soit l'augmentation du nombre de retraités migrants.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Dans les années 1980, il y a un ministre québécois, Marcel Léger, qui a eu un rêve un peu farfelu, c'est-à-dire que le Canada ou le Québec crée une 11^e dans les îles du Sud. Ainsi, les Canadiens, plutôt que d'aller en Floride, iraient visiter cette île, ce qui engendrerait des investissements dans notre propre pays.

Je pense actuellement à Haïti, qui a des problèmes majeurs d'infrastructures et de relance. Monsieur le président, je laisse ici aller mon imagination. Par exemple, si le Canada collaborait avec Haïti, on pourrait avoir un plan de développement massif de l'industrie touristique dans cette île. Il pourrait y avoir une entente internationale avec Haïti pour faire en sorte que plus de Canadiens visitent Haïti plutôt que l'Amérique centrale ou une autre destination mondiale. L'argent canadien resterait dans un coin de pays qui serait un peu le Canada, du moins dans le contexte d'une entente économique où l'on aurait un retour sur cet argent

spent. Do you think this might be an avenue to explore so that our trade deficit, which is undoubtedly attributable in large part to our migrating retirees, might be reduced?

[English]

Ms. McKenzie: I have not thought about that, but I suspect it could be part of that type of scheme. Our winters are more attractive to more international travellers than we appreciate. We have great opportunities to attract travel to Canada year round. We do not focus a great deal on the fact that some Canadians choose to leave Canada during the winter. Instead, we focus on trying to bring the idea of great Canadian winter experiences to an increasing number of markets. For example, we just started to invest in Brazil. For markets such as that, the idea of coming to a winter destination is very exotic. Canada has some wonderful products, and that has been more our focus.

Senator Boisvenu: As you get older, winter gets worse.

Senator Merchant: You have told us about all the good work that you are doing to promote Canada, but we are still lagging behind in getting those tourist dollars. I would imagine that price must have something to do with it. When people look at a country to visit, they have a certain amount of money that they set aside for their vacations.

Can you tell us if perhaps we are pricing ourselves too high as a destination? Countries such as Mexico, Austria, Ukraine, Russia and Hong Kong are ahead of us, where we used to be ahead of them. What part of the cheapest tourist ticket actually goes to the airline portion, and what part goes to the extra fees that we have in Canada?

I am wondering what we can do to attract more tourists. We cannot maybe do anything about the airline costs because they have fixed costs. We have some way of setting their parameters, but we are not doing anything about the airports. I am returning to my question that I asked originally: What can we do to control some of the extra costs that we add on to the tickets so that we are competitive?

Ms. McKenzie: The tourism industry is advocating strongly, to the extent that government holds the levers that drive some of those costs, to try to address those to help us be more cost-competitive.

You noted where Canada sits internationally in terms of our rank. Other countries on that list are also relatively expensive to travel to. The U.K. would be an example of that, and they have some good success attracting people. Going to Paris is a relatively expensive trip also.

We know that there are travellers out there that will spend that money. When we are doing our marketing, we are trying to target the people who have more money; we are calling them high-yield travellers. We are not talking about a luxury traveller, but people who have more money to spend because we are not a discount

dépensé. Selon vous, est-ce que ce serait une voie à explorer afin que notre déficit commercial, qui est sans doute attribué en grande partie à nos retraités migrants, puisse s'atténuer?

[Traduction]

Mme McKenzie : Je n'y avais pas pensé, mais je suppose qu'on pourrait envisager ce genre de plan. Nos hivers sont plus attrayants que nous le pensons pour un grand nombre de voyageurs internationaux. Nous ne manquons pas d'excellentes possibilités d'attirer des voyageurs au Canada tout au long de l'année. Nous ne nous attardons pas au fait que certains Canadiens choisissent de quitter le Canada pendant l'hiver. Nous préférons faire la promotion des extraordinaires expériences hivernales canadiennes sur un plus grand nombre de marchés. Par exemple, nous venons tout juste de commencer à investir au Brésil. Dans un marché comme celui-là, une destination hivernale est extrêmement exotique. Le Canada a de merveilleux produits à offrir et c'est à ces produits que nous avons décidé de consacrer nos efforts.

Le sénateur Boisvenu : L'hiver paraît plus dur, quand on vieillit.

Le sénateur Merchant : Vous nous avez parlé des excellentes mesures que vous mettez en œuvre pour promouvoir le Canada. Pourtant, nous continuons d'accuser un déficit commercial dans le secteur touristique. J'imagine que les prix ont quelque chose à voir là-dedans. En effet, lorsque les gens projettent de visiter un pays, ils puisent dans l'argent qu'ils ont mis de côté pour leurs vacances.

Ne pensez-vous pas que le Canada est une destination trop chère? Nous sommes dépassés par des pays comme le Mexique, l'Autriche, l'Ukraine, la Russie et Hong Kong, alors qu'auparavant, nous étions avant eux. Quelle proportion du billet le moins cher en classe touriste revient à la compagnie aérienne et quelle est la part qui correspond aux frais supplémentaires que nous prélevons au Canada?

J'essaie de voir ce que nous pourrions faire pour attirer plus de touristes. On ne peut peut-être rien faire au niveau des coûts du transport aérien, étant donné que ce sont des coûts fixes. Nous pouvons modifier les paramètres, mais nous ne faisons rien au sujet des coûts aéroportuaires. Je reviens à la question que j'ai posée au départ : Que pouvons-nous faire pour réduire les coûts supplémentaires qui viennent s'ajouter au prix des billets, afin de rendre les transports aériens plus concurrentiels?

Mme McKenzie : Le secteur du tourisme recommande fortement de réglementer certains de ces coûts, dans la mesure où le gouvernement a les moyens de le faire, afin que nous puissions proposer des tarifs plus concurrentiels.

Vous avez fait remarquer la place qu'occupe le Canada à l'échelle internationale. D'autres pays sur cette liste sont aussi des destinations coûteuses. Le Royaume-Uni en est un exemple, et pourtant il attire bon nombre de visiteurs. Un voyage à Paris est également relativement coûteux.

Nous savons que certains voyageurs qui se rendent dans de telles destinations dépenseront l'argent qu'il faudra. Lorsque nous faisons notre planification marketing, nous visons les voyageurs les mieux nantis que nous appelons les voyageurs à haut rendement. Il n'est pas question ici des voyageurs qui peuvent

destination and never will be. To the extent that we can work to drive some of the costs out of our overall structure, that would be very helpful in improving Canada's competitiveness.

Senator Merchant: You do not know the proportion for a ticket.

Ms. McKenzie: I have heard my airline partners quote anywhere from 30 per cent to 50 per cent, sometimes more than half the price of the ticket. I do not have that information specifically; I am quoting anecdotally what I have heard. That would be an important question if you are calling airlines to the committee.

Senator Merchant: That portion of the ticket goes to whom? You said that between 30 per cent and 50 per cent of the ticket.

Ms. McKenzie: That portion would be add-ons: fees and taxes, et cetera.

The Chair: Before closing, I would like to remind members that there is no meeting tomorrow night. Next week is a break week and the following week, on Tuesday morning, we will have the Canadian Transportation Agency. On Wednesday night, we will have the Canadian Airports Council.

[Translation]

Next week, we will be hearing from the Quebec Air Transport Association.

The steering committee will meet to set the agenda for meetings between now and Christmas. I would remind you that that we will very probably not be meeting on Wednesday, December 8, and Wednesday, December 15, 2010.

[English]

Ms. McKenzie and Mr. Klassen, thank you on behalf of the members for your very interesting presentation. You were very forthright in your answers.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, November 16, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to study the emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[Translation]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications open. Thank you for being here today.

This morning, we are going to continue our study on emerging issues related to the Canadian airline industry, which was referred to us.

s'offrir le grand luxe, mais des gens qui ont plus d'argent à dépenser, parce que le Canada n'est pas une destination à bon marché et ne le sera jamais. Pour améliorer la compétitivité du Canada, il serait très utile d'éliminer certains coûts de notre structure globale.

Le sénateur Merchant : Vous ne connaissez pas les différentes proportions qui entrent dans le coût d'un billet.

Mme McKenzie : Selon certains de mes partenaires du secteur aérien, cette proportion peut varier de 30 à 50 p. 100, et parfois même dépasser la moitié du prix du billet. Je ne connais pas les chiffres exacts; je vous rapporte tout simplement ce que j'ai entendu. Voilà une question importante à poser aux compagnies aériennes si vous les convoquez devant votre comité.

Le sénateur Merchant : À qui revient cette portion du billet? Vous avez parlé de 30 à 50 p. 100 du prix du billet.

Mme McKenzie : Cette portion concerne les frais supplémentaires, droits, taxes, et cetera.

Le président : Avant de terminer, j'aimerais rappeler aux membres du comité qu'il n'y aura pas de réunion demain soir. La semaine prochaine, nous faisons relâche, et la semaine suivante, le mardi matin, nous accueillerons l'Office des transports du Canada. Le mercredi soir, nous recevrons le Conseil des aéroports du Canada.

[Français]

La semaine suivante, nous recevrons l'Association québécoise du transport aérien.

Par la suite, le comité directeur se rencontrera pour définir l'ordre du jour des réunions d'ici Noël. Je vous rappelle que, fort probablement, nous ne siégerons pas les mercredis 8 et 15 décembre 2010.

[Traduction]

Madame McKenzie et monsieur Klassen, au nom des membres de notre comité, je vous remercie pour votre très intéressante présentation. Vous avez été très clairs dans vos réponses.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 16 novembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Ce matin, nous allons poursuivre notre étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien et dont notre comité a été saisi.

[English]

Appearing before us on behalf of the Canadian Transportation Agency are Nina Frid, Director General, Dispute Resolution Branch; Ghislain Blanchard, Director General, Industry Regulation and Determinations Branch; and Claude Jacques, General Counsel.

[Translation]

Mr. Blanchard, go ahead please, and then we will go on to the question period.

[English]

Ghislain Blanchard, Director General, Industry Regulation and Determinations Branch, Canadian Transportation Agency: The Canadian Transportation Agency is pleased to accept the committee's invitation to be here. I will start by introducing the Canadian Transportation Agency, Canada's oldest federal regulatory body, a title we are proud of.

The agency is an independent administrative tribunal exercising its authority over federal air, rail and marine transportation, in addition to accessibility for persons with disabilities. The agency performs two key functions. As a quasi-judicial tribunal, we resolve a wide range of commercial and consumer transportation-related disputes. This work is carried out both through informal mechanisms and court-like formal adjudication.

Our second function is as an economic regulator. We make determinations and issue authorities, licences and permits to transportation carriers under federal jurisdiction. The agency's decisions are made by five full-time members who are appointed by the Governor-in-Council and supported in their work by some 260 employees.

Last fiscal year, our members dealt with more than 2,700 cases and approvals.

[Translation]

Given the agency's many duties in air transportation, all carriers operating in this country, whether Canadian or foreign, will have to eventually deal with us. As the organization responsible for issuing licences to air carriers, the agency ensures that air carriers have complied with the government's insurance, air policy, Canadian ownership and financial requirements.

The agency is also responsible for licensing international air services, thereby ensuring that air carriers are abiding by Canada's air bilateral agreements and policies.

We also provide protection for payments received by air carriers for passenger charter flights originating in Canada. Also subject to the agency's jurisdiction are tariffs, including the terms

[Traduction]

Comparaissent devant le comité, au nom de l'Office des transports du Canada, Nina Frid, directrice générale à la Direction générale du règlement des différends, Ghislain Blanchard, directeur général à la Direction générale de la réglementation et des déterminations de l'industrie, et Claude Jacques, avocat général.

[Français]

Monsieur Blanchard, la parole est à vous et nous passerons ensuite à la période des questions.

[Traduction]

Ghislain Blanchard, directeur général, Direction générale de la réglementation et des déterminations de l'industrie, Office des transports du Canada : C'est avec grand plaisir que l'Office des transports du Canada a répondu à l'invitation du comité. Je vais commencer par présenter l'Office des transports du Canada, la plus ancienne entité de réglementation du Canada, ce dont nous sommes fiers.

L'Office est un tribunal administratif indépendant qui exerce la compétence fédérale en matière de transport aérien, ferroviaire et maritime et s'occupe des questions d'accessibilité pour les personnes handicapées. L'Office exerce deux fonctions clés. En tant que tribunal quasi judiciaire, il règle un large éventail de différends portant sur le transport commercial et le transport des passagers. Il le fait au moyen de mécanismes non officiels ou d'un processus décisionnel formel semblable à celui d'un tribunal.

La deuxième fonction est celle d'un organisme de réglementation économique. L'Office fait des déterminations et accorde des autorisations, des licences et des permis aux transporteurs qui relèvent de la compétence fédérale. Les décisions de l'Office sont rendues par cinq membres à temps plein qui sont nommés par le gouverneur en conseil et appuyés dans leur travail par quelque 260 employés.

Au cours du dernier exercice, les membres de l'Office ont étudié plus de 2 700 cas et demandes d'approbation.

[Français]

Compte tenu des multiples fonctions de l'Office des transports du Canada dans le secteur du transport aérien, tout transporteur aura, tôt ou tard, à transiger avec nous. En tant qu'organisme responsable de la délivrance des licences aux transporteurs aériens, l'Office veille à ce que ces derniers se conforment aux exigences du gouvernement en matière d'assurances, de politiques sur le transport aérien et de propriété canadienne.

L'Office est également chargé de délivrer des licences d'exploitation de services aériens internationaux dans le but de s'assurer que les transporteurs aériens respectent les politiques et les accords aériens bilatéraux du Canada.

Nous assurons également la protection des paiements reçus des transporteurs aériens pour les vols d'affrètement de passagers en partance du Canada. Les tarifs, qui comprennent les conditions

and conditions of carriage. Once a provision is placed in an airline's tariff, it must be respected by the carrier, just like any contract between a buyer and a seller.

For example, the strategy of Flight Rights Canada has been mentioned a few times at this committee in recent weeks. FRC was initially a federal government communications initiative that included a proposed code of conduct for airlines.

Last year, the four largest Canadian airlines decided to voluntarily incorporate provisions based on Flight Rights Canada into their tariffs. The result is that these new terms and conditions are now covered by the agency's jurisdiction over Air Canada, Air Canada Jazz, WestJet and Air Transat.

[English]

Issues that were not previously covered can now be addressed by the agency. Such issues include tarmac delays and care to passengers in case of flight delays. The agency can address any complaints that relate to terms and conditions of carriage that should be, or are, in the air carrier tariffs.

When a complaint pertaining to a tariff is filed with the agency, its authority is limited to ensuring that the terms and conditions of the tariff are consistent with international conventions or agreements signed by Canada; that they are applied by the carrier; and that they are clear, just, reasonable and not unduly discriminatory.

As tariffs can be complicated, the agency is currently working to help carriers simplify these texts and better communicate these terms and conditions in language that is more easily understood by travellers.

It is important to explain a significant distinction between international and domestic tariffs. For tariffs covering international flights only, the agency has the power to act on its own initiative or motion, as well as on complaint if it perceives an inconsistency with the criteria mentioned. With respect to domestic tariffs, however, the agency may review tariffs only upon receipt of a complaint. It is also worth mentioning that the agency decisions apply only to parties specifically named in the complaint and cannot bind any other parties.

[Translation]

Before getting involved in a complaint on an issue under our jurisdiction, agency staff recommend that an attempt be made to resolve it directly with the carrier. If this does not work, the agency can act upon the complaint for matters that are within its

de transport, sont aussi assujettis au contrôle de l'Office. Les transporteurs sont, d'une manière générale, libres de fixer leurs propres tarifs et de définir leurs conditions applicables au transport des passagers. Une fois qu'un transporteur a choisi d'inclure une disposition quelconque dans ses tarifs, il se doit de la respecter au même titre qu'un vendeur se doit d'honorer le contrat par lequel il est lié à l'acheteur.

À titre d'exemple, ce comité a fait référence lors de vos travaux, à quelques reprises au cours des dernières semaines, à la stratégie des Droits des voyageurs aériens Canada, mieux connue sous sa dénomination anglaise Flight Rights Canada. Celle-ci se voulait d'abord une initiative de communication du gouvernement fédéral, proposant notamment un code de conduite à l'intention des transporteurs aériens.

L'an dernier, toutefois, les quatre principaux transporteurs canadiens ont décidé d'inclure volontairement dans leurs tarifs certaines conditions inspirées de la stratégie des Droits des voyageurs aériens Canada. Il en a résulté que ces nouvelles conditions introduites par Air Canada, Air Canada Jazz, WestJet et Air Transat sont désormais assujetties à la compétence de l'Office.

[Traduction]

L'Office peut maintenant s'occuper de certaines questions sur lesquelles il n'avait jusqu'ici aucun contrôle. Par exemple, les retards sur l'aire de trafic et les services aux passagers lorsque des vols sont retardés. Il peut aussi se saisir de toute plainte liée aux conditions de transport qui relèvent ou devraient relever du tarif des transporteurs aériens.

Lorsque l'Office est saisi d'une plainte portant sur un tarif, son autorité ne lui permet que de s'assurer que les dispositions du tarif sont conformes aux conventions ou aux accords internationaux signés par le Canada, qu'elles sont appliquées par les transporteurs et qu'elles sont claires, justes, raisonnables et exemptes de discrimination indue.

Comme les tarifs sont parfois complexes, l'Office s'emploie actuellement à aider les transporteurs à simplifier les textes et mieux faire connaître aux voyageurs leurs conditions de transport dans une langue plus facile à comprendre.

Il importe d'expliquer une distinction importante entre les tarifs internationaux et intérieurs. À l'égard des tarifs internationaux seulement, l'Office peut agir aussi bien de son propre chef que pour donner suite à plainte, s'il perçoit des incohérences par rapport aux critères énumérés à l'instant. Quant aux tarifs des vols intérieurs, l'Office ne peut les examiner que lorsqu'il est saisi d'une plainte. Il vaut également la peine de signaler que les décisions rendues par l'Office ne s'appliquent qu'aux parties visées et ne lient aucune autre partie.

[Français]

Avant d'intervenir dans une plainte touchant une question qui relève de notre compétence, le personnel de l'Office recommande d'abord de tenter de résoudre la question directement avec le transporteur. Si cela ne porte pas fruit, l'Office peut donner suite

jurisdiction. Most air traveller complaints handled by the agency are resolved with the assistance of our staff through facilitation or, in some cases, mediation.

Air carriers, passengers and the agency alike have found this informal approach to be faster, simpler and cheaper. The overwhelming majority of air travel disputes brought before the agency are resolved through facilitation. A client satisfaction survey conducted by Ipsos-Reid in 2009-2010 on behalf of the agency revealed high levels of satisfaction among users of these services.

Mediation is another alternative dispute resolution mechanism that has proven to be quite effective. With the direct aid of an agency mediator, parties jointly make decisions about ways to negotiate settlements that work for everyone. Again, the agency's client satisfaction survey results showed that respondents gave high marks to its mediation services.

If, however, these dispute resolution mechanisms do not succeed and the issue remains unresolved, the agency's formal adjudicative process remains available to either party.

That being said, every year a number of complaints are dealt with under the formal adjudicative process with decisions rendered by a panel of agency members.

In general, issues raised in air travel complaints typically range from lost baggage to flight disruptions and delays. Should the agency rule that a tariff has not been respected by an airline, it can order the carrier to apply the tariff.

A panel can also order that compensation be paid, but only for related out-of-pocket expenses incurred as a direct result of the airline's failure to respect its tariff. The agency cannot order payment of other types of compensation to the passenger, such as punitive damages. Should the agency find a tariff provision to be unreasonable or unduly discriminatory, it can allow it or substitute it for another and order other corrective measures.

Other types of complaints handled by the agency include the reasonableness of air fares on domestic routes that are served by only one airline, or if it is felt a carrier has not provided adequate notice for discontinuing service on a route.

[English]

If you review the slide deck we circulated earlier, you will notice the decline is the decline in the number of air travel complaints filed with the agency. Of particular interest is the sharp decrease since 2005, with numbers for the most recent fiscal year being less than half the five-year average. Some of the decrease may be due to fewer people travelling in recessionary times, but the most important factor is likely the major changes we made to the way we handle complaints.

à la plainte lorsque celle-ci concerne des questions relevant de sa compétence. La plupart des plaintes des voyageurs aériens traitées par l'Office sont réglées grâce à l'aide de notre personnel au moyen de la facilitation ou, dans certains cas, par la médiation.

Les transporteurs aériens, les passagers et l'Office ont tous trouvé que cette approche informelle est plus expéditive, plus simple et moins onéreuse. La très grande majorité des différends relatifs au transport aérien dont est saisi l'Office sont réglés par voie de facilitation. Selon un sondage Ipsos-Reid mené en 2009-2010 pour le compte de l'Office, un haut niveau de satisfaction a été signalé par les utilisateurs de ces services.

La médiation, quant à elle, se veut un mécanisme de rechange qui a fait ses preuves au sein de l'Office pour le règlement des différends. Étroitement encadrée par un médiateur mandaté par l'Office, les parties prennent conjointement des décisions en vue d'en arriver à des ententes acceptables pour chacune d'entre elles. Ici aussi, les répondants au même sondage sur la satisfaction des clients ont accordé des résultats élevés au service de médiation.

Si toutefois la plainte n'est pas réglée au moyen de ces mécanismes de règlement des différends, chaque partie peut avoir recours au processus décisionnel formel de l'Office.

Ceci étant dit, un certain nombre de plaintes déposées auprès de l'office chaque année doivent passer par le processus décisionnel formel de l'Office, dans le cadre duquel des décisions sont rendues par une formation de membres.

De façon générale, les questions soulevées dans le cadre des plaintes sur le transport aérien touchent certains problèmes comme les bagages perdus ou les retards et les perturbations de vol. Si l'Office juge qu'un transporteur aérien n'a pas respecté les conditions de son tarif, il peut exiger du transporteur qu'il s'y conforme.

De plus, l'Office peut exiger le paiement d'une indemnisation par un transporteur se limitant aux frais directement imputables au non respect des conditions de son tarif. Il ne peut accorder d'autres types d'indemnisation; par exemple, des dommages-intérêts punitifs. Si l'Office juge que l'une de ces conditions d'un tarif est abusive ou injustement discriminatoire, il a l'autorité de l'annuler ou de la substituer, ou encore d'enjoindre le transporteur à apporter d'autres mesures correctives.

Par ailleurs, l'Office est aussi saisi d'autres types de plaintes, notamment le caractère raisonnable des prix exigés sur les routes intérieures desservies par un seul transporteur et le respect des délais concernant l'avis d'interruption de service.

[Traduction]

Si vous lisez le dossier de présentation distribué tout à l'heure, vous constaterez que le nombre de plaintes présentées à l'Office au sujet du transport aérien a diminué. Un fait particulièrement intéressant est la baisse marquée du nombre de plaintes depuis 2005. En effet, les chiffres du dernier exercice sont en recul de 50 p. 100 par rapport à la moyenne quinquennale. Une partie de ce recul est peut-être attribuable à la baisse du nombre de voyageurs en période de récession, mais il est probable que les changements importants que l'Office a apportés aux modalités d'étude des plaintes soient le facteur le plus important.

For example, over the past few years, the agency has actively used communications and education initiatives to encourage passengers and carriers to work together first to find their own solutions before coming to the agency.

We have also used our website and other targeted materials to spell out our processes clearly, issues we can and cannot deal with and what outcomes can be expected realistically from us. We do not have access to the airlines' complaint statistics, but we believe that air carriers have come to realize that resolving complaints is most efficient and effective when they resolve passenger disputes themselves.

This trend might also point to the success of improved customer service, greater consistency in the application of tariff provisions by air carrier staff and efforts to resolve issues when they first arise.

Apart from handling these types of complaints, the agency also plays an important role in making the national transportation system accessible to persons with disabilities. The agency's jurisdiction in the area of accessibility covers air, rail and marine transportation, as well as extra-provincial bus services. The most significant aspect of this mandate is the removal of undue obstacles to the mobility of persons with disabilities.

In this area as in others, the agency's approach is to use facilitation or mediation first to assist travellers and carriers in resolving accessibility-related complaints. The agency also conducts many consultation, awareness and voluntary compliance activities pertaining to the accessibility of air services.

Since our time is limited, what we have presented today is but a snapshot of the work the agency does, with a particular focus on the air sector.

My colleagues and I will be pleased to answer any questions you might have.

[Translation]

The Chair: Thank you very much, Mr. Blanchard. We will now move on to questions from senators.

[English]

Senator Mercer: Thank you for being here.

I have a couple of questions. First, in your presentation on page 3, under the heading of "Agency Air Licensing Activities," I note that you completed 1,087 applications in 2009-10, but then you had 241 suspensions, which was up over the previous two years:

Can you perhaps give us some background on the suspensions? Was there a trend? Are there things we should be concerned about? With respect to the initiated complaints by an applicant, the numbers are significant under suspensions and cancellations. Can you perhaps give us some background?

Ainsi, depuis quelques années, l'Office met en œuvre des initiatives de communication et de sensibilisation pour inciter les passagers et les transporteurs à trouver ensemble des solutions avant de se tourner vers l'Office.

Nous nous sommes également servis de notre site Web et d'autres moyens ciblés pour expliquer nos processus clairement, délimiter les questions dont nous pouvons nous saisir ou non et préciser les résultats qu'on peut de façon réaliste attendre de l'Office. Nous ne pouvons pas consulter les statistiques des transporteurs aériens sur les plaintes, mais nous croyons qu'ils ont fini par prendre conscience du fait que le moyen le plus efficace et le plus efficace de régler les plaintes, c'est de s'en charger eux-mêmes.

La tendance découle peut-être également du succès d'un service à la clientèle amélioré, d'une plus grande uniformité dans l'application des dispositions tarifaires par le personnel des transporteurs aériens et des efforts déployés afin de résoudre les problèmes au fur et à mesure qu'ils surgissent.

Outre le règlement de plaintes comme celles-là, l'Office joue un rôle important pour que les personnes handicapées aient accès au réseau national des transports. Sa compétence à cet égard s'étend aux transports aérien, ferroviaire et maritime ainsi qu'aux services extraprovinciaux d'autocars. L'élément le plus important de ce mandat est l'élimination des obstacles abusifs aux déplacements des personnes ayant un handicap.

Là comme ailleurs, l'approche de l'Office donne la priorité à la facilitation et à la médiation pour aider les voyageurs et les transporteurs à régler les plaintes relatives à l'accessibilité. L'Office mène également de nombreuses activités de consultation, de sensibilisation et de conformité volontaire pour ce qui est de l'accessibilité aux services de transport aérien.

Comme notre temps de parole est limité, ce que nous vous avons présenté aujourd'hui est un simple instantané des activités de l'Office, notamment dans le secteur du transport aérien.

Mes collègues et moi serons heureux de répondre aux questions.

[Français]

Le président : Merci beaucoup, monsieur Blanchard. Nous passons aux questions des sénateurs, maintenant.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Merci de comparaître devant le comité.

J'ai une ou deux questions à poser. D'abord, dans votre présentation, à la page 3, sous la rubrique « Activités de l'Office relatives aux licences aériennes », je remarque qu'il y a eu 1 087 demandes remplies en 2009-2010, mais 241 suspensions, ce qui est plus qu'au cours des deux années précédentes.

Pouvez-vous nous donner quelques explications sur les suspensions? Est-ce qu'une tendance se dégage? Y a-t-il des éléments préoccupants? En ce qui concerne les activités demandées par les requérants, on remarque un nombre important de suspensions et d'annulations. Pourriez-vous situer la question dans son contexte?

Mr. Blanchard: With pleasure: The suspensions arise when an air carrier advises, for instance, they no longer have air insurance, or some air carriers might be seasonal operators that for a certain time period, cease to operate their licence. Suspensions can also arise when Transport Canada advises us that the Canadian aviation document, which is really the document that allows the operator to operate safely, has been suspended or cancelled. In all those circumstances, we suspend the licences. Some suspensions can happen on our own initiative, and some can happen at the initiative of the carrier.

Over the last few years, we have witnessed perhaps smaller air carriers going through recessionary times and finding the cost of air insurance in some of their marginal markets is too high, so they are not as willing to carry that cost any longer. For instance, small domestic carriers that may have operated internationally or in the U.S. have decided to stop flying in those markets. They have not renewed their insurance and have asked us to suspend their licences. That is one explanation.

We have not conducted a full analysis of what is behind the numbers, but that is one reason you may see those numbers.

Senator Mercer: It seems to me we would monitor the trends in case things are going on that we are not aware of and there are other problems in the industry. This industry is not the healthiest in the world, and we need to be aware of that.

At page 8, you again talk about agency air licensing activities. Page 8 outlines air complaints for Canadian carriers.

If one were to look at these numbers as raw data, they suggest that Air Canada is doing something rather spectacular because complaints have dropped from 356 to 161. Of those 161 complaints and of the 356 in the previous year, what is the resolution rate to the satisfaction of the passenger — not to the satisfaction of the airlines because it is always to the satisfaction of the airlines, at least most of the time? Is there a satisfaction rate that is measured? Has that number dropped from 356 to 161 out of the frustration of the passengers who throw up their hands and say, I will not complain because it does not do me any good?

Nina Frid, Director General, Dispute Resolution Branch, Canadian Transportation Agency: If you permit, I will answer that question, being responsible for complaints at the agency.

We attribute the decline to a number of factors. Perhaps I should say a couple of words about the facilitation process that the agency is using. It is a process by which both parties come to a mutual agreement. When the table indicates that 161 complaints against Air Canada have been resolved, that resolution means that both parties were satisfied with the outcome.

The agency, by facilitating the dialogue between the carrier and the passenger, plays a role in bridging the gap that exists and helping the passenger obtain the satisfaction they seek and, at the same time, impressing upon the air carrier that they have to abide by the terms and conditions of carriage.

M. Blanchard : Avec plaisir. Il y a suspension lorsque, par exemple, un transporteur aérien prévient l'Office qu'il n'a plus d'assurance pour le transport aérien ou quand un exploitant saisonnier arrête provisoirement d'utiliser sa licence. Il peut également y avoir des suspensions quand Transports Canada prévient l'Office que le document d'aviation canadien, qui est au fond le document qui permet à l'exploitant de voler en toute sécurité, a été suspendu ou annulé. Dans tous ces cas, nous suspendons la licence. Nous décidons les suspensions parfois de notre propre chef, parfois sur l'initiative du transporteur.

Depuis quelques années, il y a des petits transporteurs qui, en période de récession, trouvent que l'assurance pour le transport aérien coûte trop cher sur leurs marchés marginaux. Ils veulent se délester de ces coûts. Par exemple, les petits transporteurs du marché intérieur qui ont aussi offert des vols internationaux ou aux États-Unis ont abandonné ces marchés. Ils n'ont pas renouvelé leur assurance et ils nous ont demandé de suspendre leurs licences. Voilà une explication.

Nous n'avons pas fait d'analyse complète des causes, mais c'est là une des raisons qui expliquent ces chiffres.

Le sénateur Mercer : Il me semble que nous devrions normalement suivre l'évolution de ces tendances, au cas où il se passerait des choses dont nous ne nous apercevons pas et où il y aurait des problèmes dans l'industrie. Ce n'est pas le secteur d'activité le mieux portant au monde, et il faut en être conscient.

À la page 8, vous revenez sur les activités de l'Office relatives aux licences. Vous faites état des plaintes sur le transport aérien visant les transporteurs canadiens.

Si on ne considère que les données brutes, on peut déduire qu'Air Canada doit prendre des mesures plutôt exceptionnelles, puisque le nombre de plaintes a été ramené de 356 à 161. Parmi ces 161 plaintes et les 356 de l'année précédente, quel est le taux de règlement satisfaisant pour le passager? Je ne veux pas parler de la satisfaction des transporteurs aériens, puisque le règlement les satisfait toujours, ou au moins la plupart du temps. La diminution, de 356 à 161, tient-il à l'exaspération des voyageurs, qui renoncent à se plaindre parce que c'est peine perdue?

Nina Frid, directrice générale, Direction générale du règlement des différends, Office des transports du Canada : Si vous me permettez, je vais répondre à la question, puisque je m'occupe des plaintes soumises à l'Office.

Nous attribuons la baisse du nombre de plaintes à un certain nombre de facteurs. Peut-être devrais-je dire un mot du processus de facilitation auquel l'Office a recours. Il s'agit d'une démarche qui permet aux deux parties de parvenir à un accord satisfaisant. Si le tableau indique que 161 plaintes visant Air Canada ont été réglées, c'est que le résultat a donné satisfaction aux deux parties.

En facilitant le dialogue entre le transporteur et le voyageur, l'Office contribue à rétrécir l'écart qui sépare les deux parties et il aide le voyageur à obtenir satisfaction et, en même temps, à faire comprendre au transporteur qu'il doit respecter les conditions du transport.

Usually we see the rate of satisfaction that is reflected in these numbers.

The Ipsos Reid poll that we commissioned last year shows a high level of satisfaction by the passengers and other parties participating in our processes — they are satisfied with the way things were dealt with and the resolution that followed.

Senator Mercer: My final question is with regard to page 9. I am curious; what has Alitalia, British Airways and United done that Air France has not done? We see significant drops in numbers of complaints with those three airlines but a significant increase for Air France.

If British Airways, Alitalia and United are doing something better than Air France, then maybe we want to know what it is because some of our recommendations may be that people adopt best practices as opposed to what may not look like best practices statistically such as those for Air France.

Ms. Frid: While I cannot respond specifically for Air France vis-à-vis Alitalia, I would suggest we see a decline in the number of complaints with Air France over the five-year period as well as against other airlines. We can attribute that decline to a number of factors, one of which is certain provisions that the European Union enacted in their regulations a few years ago. Those provisions deal with passengers' rights related to delays, cancellation of flights, tarmac delays and things like that. Clearly, these provisions are something that is working well.

Also, there are various educational materials and information campaigns that the agency provided to the passengers. We have distributed booklets. *Fly Smart*, for example, is one publication that outlines the roles and responsibilities of the passengers and the carriers. Some of that information is provided on our website. All these foreign carriers are obligated to follow their terms and conditions of carriage and Canadian legislation when they operate in Canada or when they pick up passengers in Canada.

Senator Mercer: Perhaps at some point, we should look at those EU regulations. If they have a positive effect, we should know about them.

Senator Cochrane: Thank you for coming. I want to hear more about the travellers' complaint process.

First, however: How long has this organization been in place?

Claude Jacques, General Counsel, Canadian Transportation Agency: The agency itself has been around since 1904, if we consider that we are the successor, we have the power over the decisions and so on. We can review decisions that go back to 1904, from the first railway transportation commissioners. The agency, as it is now known, is from 1996.

Normalement, le taux de satisfaction est reflété par ces chiffres.

Le sondage que nous avons commandé à Ipsos Reid l'an dernier fait ressortir un taux élevé de satisfaction chez les passagers et les autres parties qui participent à nos processus. Ils sont satisfaits aussi bien des modalités de règlement que du résultat même.

Le sénateur Mercer : Ma dernière question se rapporte à la page 9. Je suis curieux. Qu'ont fait Alitalia, British Airways et United et qu'Air France n'a pas fait? Nous observons une importante diminution de nombre de plaintes chez ces trois transporteurs, alors qu'il y a eu une forte augmentation chez Air France.

Si British Airways, Alitalia et United font quelque chose de mieux qu'Air France, peut-être souhaiterions-nous savoir de quoi il s'agit. Nous recommanderons peut-être l'adoption des pratiques exemplaires par opposition à d'autres mesures qui ne paraissent pas les meilleures, au vu des statistiques, comme celles d'Air France.

Mme Frid : Je ne peux pas donner de réponse qui se rapporte expressément à Air France par opposition à Alitalia, mais je dirais que nous voyons une diminution du nombre de plaintes chez Air France depuis cinq ans comme chez d'autres transporteurs aériens. Nous pouvons attribuer le phénomène à un certain nombre de facteurs, notamment le fait que l'Union européenne a ajouté certaines dispositions à sa réglementation il y a quelques années. Ces dispositions concernent les droits des voyageurs concernant les retards, l'annulation de vols, les retards sur l'aire de trafic, et cetera. À l'évidence, ces dispositions donnent de bons résultats.

De plus, l'Office a proposé aux voyageurs de la documentation et des campagnes de sensibilisation. Nous avons distribué des brochures. *Prenez l'air averti*, par exemple, est une publication qui présente les rôles et les responsabilités des voyageurs et des transporteurs. Une partie de cette information se trouve sur notre site Web. Tous les transporteurs étrangers sont tenus de respecter les conditions de transport et la législation canadienne lorsqu'ils ont des activités au Canada ou y acceptent des voyageurs.

Le sénateur Mercer : Peut-être devrions-nous un jour étudier cette réglementation de l'Union européenne. Si elle a un effet favorable, nous devrions nous renseigner.

Le sénateur Cochrane : Merci d'être parmi nous. Je voudrais en savoir un peu plus sur la marche à suivre pour la présentation de plaintes des voyageurs.

Mais pour commencer, depuis combien de temps cette organisation existe-t-elle?

Claude Jacques, avocat général, Office des transports du Canada : L'organisme existe depuis 1904 environ, si nous considérons que nous avons succédé à un autre organisme. Nous avons le pouvoir de prendre des décisions, et cetera. Nous pouvons revoir des décisions qui remontent à 1904, celles des premiers commissaires du transport ferroviaire. L'Office, ainsi qu'on l'appelle maintenant, a vu le jour en 1996.

Senator Cochrane: Did you start hearing complaints in 1996, and is that role in addition to what you were doing before?

Mr. Blanchard: I do not want to mislead you. I think there was an evolution in this area. At some point, there was the air transport commissioner, and that position was abolished in —

Mr. Jacques: It was abolished in 2007, but the last commissioner was in 2004.

Mr. Blanchard: It was 2004. However, the function has been integrated into the day-to-day operations of the agency. This is an ongoing line of business. I cannot say exactly when it started.

Mr. Jacques: Now I remember. It started around 2000, because each commissioner had a two-year appointment and there were two commissioners. The last commissioner was in 2004. Therefore, if I remember correctly, it started in 2000.

Senator Cochrane: I am concerned that a great many Canadians who are air travellers, certainly the ones I have spoken with, simply do not know that this complaints process exists. They knew about the airport commissioner; I can tell you that. However, they do not know anything about this agency.

What action has the Canadian Transportation Agency taken to raise awareness among Canadian travellers?

Ms. Frid: Perhaps I can address your question, senator. The agency is involved in a lot of information sharing and linking with our stakeholders, primarily through our publications and our website. We publish all the decisions on the website, and information for travellers is something we take seriously. The pages are always updated with the most current information. You have here at your disposal two of the publications that I mentioned. One is for all the passengers and the other one is focused on the passengers with disabilities.

The agency, as a quasi-judicial tribunal, is involved in a lot of outreach. However, we have to be careful in how much of that outreach we do, because we always have to be impartial and unbiased in how we review the cases and render the decisions. Every party to air transportation has to see that the agency takes seriously that impartiality and objectivity in reviewing the complaints.

Mr. Blanchard: I want to add some elements. I am responsible for some areas that address some aspects of your question.

We have also worked with carriers to ensure that the terms and conditions are available on the website. That was one of the provisions in Bill C-11. We are working with carriers to ensure this availability. We have ensured we have 100 per cent compliance rates, domestically, with that requirement and we are working with international carriers to reach that rate, as well. So far, we have achieved more than 50 per cent compliance and we continue to make progress towards the goal of 100 per cent.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous commencé à entendre des plaintes en 1996? Ce rôle vient-il s'ajouter à ce que vous faisiez auparavant?

M. Blanchard : Je ne veux pas vous induire en erreur. Il y a eu une certaine évolution sur ce plan-là. À une époque, il existait un commissaire au transport aérien, et ce poste a été aboli en...

M. Jacques : Il a été aboli en 2007, mais le dernier commissaire remonte à 2004.

M. Blanchard : C'était en 2004. Toutefois, ses fonctions ont été intégrées aux opérations courantes de l'Office. Il s'agit d'un secteur d'activité permanent. Je ne saurais dire au juste quand cela a commencé.

M. Jacques : Je me souviens maintenant. C'est aux environs de 2000, car chaque commissionnaire était nommé pour deux ans, et il y a eu deux commissaires. Le dernier remonte à 2004. Si ma mémoire est fidèle, cela a commencé en 2000.

Le sénateur Cochrane : Je crains que beaucoup de Canadiens qui se déplacent par avion, en tout cas ceux avec qui j'ai discuté, ne sachent même pas que ce processus de règlement des plaintes existe. Ils connaissaient le commissaire aux aéroports, je peux vous le dire. Toutefois, ils ne savent rien de cet office.

Quelles mesures l'Office des transports du Canada a-t-il prises pour sensibiliser les voyageurs canadiens?

Mme Frid : Puis-je répondre à votre question, sénateur? L'Office diffuse beaucoup d'information et entretient des liens avec les groupes intéressés, surtout au moyen de ses publications et de son site Web. Il affiche toutes ses décisions sur son site Web, et l'information des voyageurs est une chose que nous prenons au sérieux. Les pages du site sont constamment mises à jour. Voici, à votre intention, deux des publications dont j'ai parlé. L'une est destinée à tous les voyageurs, et l'autre concerne surtout les voyageurs handicapés.

À titre de tribunal quasi judiciaire, l'Office fait beaucoup de diffusion. Il doit cependant être prudent à cet égard, car il doit toujours être impartial et objectif dans son étude des cas et ses décisions. Tous ceux qui participent au secteur des transports aériens doivent pouvoir constater que l'Office prend au sérieux son obligation d'impartialité et d'objectivité dans l'examen des plaintes.

M. Blanchard : Je voudrais ajouter quelques éléments, car je m'occupe de domaines qui se rapportent à certains aspects de votre question.

Nous avons également collaboré avec les transporteurs pour veiller à ce que les conditions de transport soient présentées sur le site Web. C'est ce que prévoyait une des dispositions du projet de loi C-11. Nous collaborons avec les transporteurs pour offrir cette information. Nous avons veillé à ce que le taux de conformité à cette exigence, au Canada, soit de 100 p. 100, et nous nous efforçons maintenant d'atteindre le même résultat avec les transporteurs étrangers. Jusqu'à maintenant, nous avons atteint un taux de conformité de plus de 50 p. 100, et nous continuons de progresser en vue d'atteindre les 100 p. 100.

We have also developed a sign to advise passengers at the airports or business offices of the carriers that the terms and conditions of the carriers are available at the office and that they can access the services of the Canadian Transportation Agency. As we speak now, I have compliance officers working at airports to ensure this requirement is met.

Senator Cochrane: This is a public service, is it not? This whole organization provides a public service. This comment was restricted to what you were saying, Ms. Frid. The public is not aware of it, whether they do not have computers or whether they do not look it up.

They complain to the airlines. Your number of 2,700 complaints likely is not accurate, because if they complain to the airlines, that is another sector.

Mr. Blanchard: The 2,700 number reflects more than air travel. It reflects all the cases addressed by members. I am not sure if we are referring to the same number here. I referred in my speech to 2,700. I am not sure if you are referring to that number. That was not the number of complaints. That number represented all the decisions made by the agency.

Senator Cochrane: How many complaints did you receive? Do you have a figure?

Ms. Frid: Yes. It is on page 5 in the deck we submitted. We show that we have resolved 345 air-transport-related disputes in 2009-10. Of these disputes, 329 were resolved by facilitation and 16 were resolved through the formal adjudication process.

You can also see that the number of complaints is declining. I suggest to you that, a few years ago, there were probably two or three times the number of complaints we see today. As my colleague mentioned in his speech, we have made a number of changes to be more efficient and to serve passengers better, and the airlines have also made a number of changes. We believe that the current process is working well for all parties, which is what we rely on when we look at the results of the customer service survey, the poll conducted last year.

Senator Cochrane: It is not working well with the public I have been speaking with. I have travelled often and I hear a lot of complaints. Is there something more that you can do to inform the public that your agency is there and that they can call you, write you or whatever?

Ms. Frid: Absolutely. There is always more we can do. We are striving to provide more information and broader outreach to all the travelling public.

Another point I want to suggest is that the agency has limited authority and jurisdiction in terms of the types of complaints we can deal with. We are not authorized to deal with certain complaints that are related to what we call the level of service. That type is another area, and there are certain other areas where the agency has no jurisdiction.

Nous avons également conçu une affiche informant les voyageurs dans les aéroports ou les bureaux commerciaux du fait que les conditions des transporteurs peuvent être consultées au bureau et qu'ils ont accès aux services de l'Office des transports du Canada. En ce moment même, j'ai des agents qui sont dans les aéroports pour veiller au respect de cette exigence.

Le sénateur Cochrane : Il s'agit d'un service public, n'est-ce pas? L'Office offre un service public. Mon observation se limitait à ce que vous avez dit, madame Frid. Le grand public n'est pas au courant soit parce que certains n'ont pas d'ordinateur, soit parce qu'ils ne vérifient pas l'information disponible.

Les voyageurs présentent des plaintes aux transporteurs aériens. Il est probable que votre nombre de 2 700 plaintes n'est pas exact, car si les voyageurs se plaignent aux transporteurs, il s'agit d'un autre secteur.

M. Blanchard : Le chiffre de 2 700 ne se rapporte pas qu'au transport aérien, mais à tous les cas examinés par les membres. Je ne suis pas sûr que nous nous reportions ici au même chiffre. Il ne s'agissait pas du nombre de plaintes, mais de toutes les décisions prises par l'Office.

Le sénateur Cochrane : Combien de plaintes avez-vous reçues? Avez-vous un chiffre?

Mme Frid : Oui. Cela se trouve à la page 5 de notre présentation. Nous y indiquons que nous avons réglé 345 différends concernant le transport aérien en 2009-2010. Parmi ces différends, 329 ont été réglés par un recours à la facilitation et 16 au moyen d'un processus décisionnel formel.

Vous pouvez aussi constater que le nombre de plaintes diminue. Je vous dirais que, il y a quelques années, il y avait probablement deux ou trois fois plus de plaintes qu'aujourd'hui. Comme mon collègue l'a signalé dans son intervention, nous avons apporté un certain nombre de changements pour assurer une meilleure efficacité et mieux servir les voyageurs, et les transporteurs ont aussi apporté des modifications. Selon nous, le processus actuel marche bien pour toutes les parties. Voilà à quoi nous nous fions lorsque nous considérons les résultats du sondage sur le service à la clientèle qui a été effectué l'an dernier.

Le sénateur Cochrane : Cela ne marche pas très bien avec les voyageurs avec qui j'ai discuté. J'ai souvent voyagé, et j'ai entendu bien des plaintes. Y a-t-il d'autres mesures que vous pouvez prendre pour faire connaître votre organisme au grand public et lui dire où il peut appeler ou écrire?

Mme Frid : Bien sûr. On peut toujours en faire un peu plus. Nous nous efforçons de fournir plus d'information et de rejoindre un auditoire de plus en plus vaste parmi les voyageurs.

Autre point. Je rappelle que l'Office a un pouvoir et des compétences limités pour ce qui est des plaintes dont il peut se saisir. Il n'est pas autorisé à s'occuper de certaines plaintes liées à ce que nous pouvons appeler le niveau de service. Cela relève de quelqu'un d'autre, et il y a d'autres domaines où l'Office n'a pas compétence.

Our jurisdiction is related to the terms and conditions of carriage, which are specified in the tariff. On page 6 of the deck, for example, we are talking about the various problems with the baggage: flight disruption, denied boarding and refusal to transport. We are authorized by Parliament to deal with these types of complaints. There are more complaints than that, but we simply cannot process them.

Senator Cochrane: Yes, but the complaints are the same complaints the airport commissioner dealt with in 2000-01, and the public knew about him or her.

Ms. Frid: It was him and then it was her. That is right.

Should Parliament decide to reinstitute the commissioner or whatever direction given to the agency, we will implement it as an administrative body; we will implement the policy and the direction.

Senator Cochrane: I am not suggesting that. I suggest maybe you can look at this issue, please, because the public needs information.

Ms. Frid: Thank you.

Senator Cochrane: I live in a community that, like many across this country, has seen air service cut almost completely. Are there any options available to people and businesses in smaller communities where airlines have drastically slashed, or sometimes altogether cut, air service. Is there anything they can do to have service reinstated once it has gone?

Mr. Blanchard: On that point, there is a provision in the Canada Transportation Act that provides for the discontinuance of air services. The mandate of the agency with respect to that matter is limited. It is limited to ensuring that the discontinuance process is followed. If it is not followed, a complaint can be filed with the agency that it has not been followed.

The other power we have is to diminish the time period for which the notice is given. However, we have no authority under our act to force carriers to continue to provide services. As you know, the Canadian domestic marketplace essentially has been deregulated. Market entry requirements are based on certain tests that carriers must meet when they enter. Once they enter, the marketplace determines whether the service needs to be provided or not. That determination is entrenched in the Canada Transportation Act. That is the mandate we must apply.

Senator Cochrane: I do not mean to force them, but in a congenial way.

Mr. Blanchard: We are a creature of statute. My friend Mr. Jacques reminds me of that continually, which means we cannot exercise powers that have not been given to us under the act.

Senator Zimmer: Senator Cochrane raises a good point in her first question. It is the iceberg model; of eight complaints, usually only one makes its way through because people are happy to get off the plane and are rushing to go somewhere.

Notre compétence se rapporte aux conditions de transport, qui sont précisées dans le tarif. À la page 6 de la présentation, par exemple, nous énumérons les divers problèmes de bagage : perturbation du vol, refus d'embarquement et refus de transport. Le Parlement nous autorise à nous saisir de ces types de plainte. Il y en a bien d'autres, mais nous ne pouvons pas les étudier.

Le sénateur Cochrane : Oui, mais les plaintes sont identiques à celles dont le commissaire aux aéroports s'occupait en 2000-2001, et le grand public le connaissait.

Mme Frid : C'était lui et ensuite elle. C'est exact.

Si le Parlement décidait de rétablir le poste de commissaire ou de donner une autre directive à l'Office, nous en ferions une instance administrative; nous mettrons en œuvre la politique et l'orientation adoptées.

Le sénateur Cochrane : Ce n'est pas ce que je veux dire. Je vous propose plutôt d'examiner la question parce que le public a besoin d'information.

Mme Frid : Merci.

Le sénateur Cochrane : J'habite dans une ville qui, comme bien d'autres au Canada, n'a presque plus de services aériens. Y a-t-il d'autres offres de service de transport dans les petites localités où les transporteurs aériens ont énormément réduit, voire éliminé complètement leurs services. Peuvent-elles faire quelque chose pour faire rétablir les services, une fois qu'ils ont été supprimés?

M. Blanchard : À ce propos, il existe dans la Loi sur les transports au Canada une disposition au sujet de l'abandon des services de transport aérien. Le mandat de l'Office, à ce propos, est limité. Il se résume à veiller à ce que la démarche à suivre pour abandonner le service soit respectée. Si elle ne l'est pas, il est possible de présenter une plainte à cet effet à l'Office.

L'autre pouvoir que nous avons, c'est celui d'abrégier la période pour laquelle l'avis est donné. Toutefois, la loi ne nous autorise pas à forcer les transporteurs à continuer d'offrir les services. Comme vous le savez, le marché intérieur canadien a été, pour l'essentiel, déréglementé. Les exigences à l'entrée sur le marché sont fondées sur certains critères que les transporteurs doivent respecter. Une fois qu'ils sont sur le marché, celui-ci détermine si le service doit être assuré ou non. Cela est prévu par la Loi sur les transports au Canada. C'est le mandat que nous devons appliquer.

Le sénateur Cochrane : Je ne veux pas les forcer, mais les inciter de façon agréable.

M. Blanchard : Nous sommes le produit d'une loi. Mon collègue, M. Jacques, me rappelle constamment ce fait : nous ne pouvons pas exercer des pouvoirs qui ne nous sont pas conférés par la loi.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Cochrane a fait ressortir un bon point dans sa première question. C'est le modèle de l'iceberg. Sur huit plaintes, seulement une émerge, d'habitude parce que les passagers ne demandent pas mieux que de descendre d'avion et de se précipiter vers leur destination.

Do you have the authority to put information in the little pouch in front of the seat? *En Route* puts their magazine there. Do you have the ability to put a complaint form or a “how is our service” form there so passengers can fill it out and give it to the agent when they leave? Can you provide that form on airline carriers and put it right in the package? Then passengers will have it right there. When they leave the plane, they do not know who to call and by the time they are into the cab, they say, Forget it; I will do it next time.

Do you have the ability or authority to provide that form?

Mr. Jacques: We would have to look into that question. I do not think there is anything related to that in our powers.

Mr. Blanchard: As I mentioned, we are already providing that information in a certain way because we are working with airports and other carriers to put signs in business offices where they operate indicating that the terms and conditions of carriage, which is the contract between the passenger and the carrier, are available in the business office. We have developed a standard bilingual sign, and we are encouraging — more than that at times — carriers to put up that sign to ensure that passengers are aware they have access to the terms and conditions of carriage and that the agency exists.

We have not gone the route you indicate, which is to go to individual airlines and ensure that a pamphlet is available in the aircraft itself. I do not know if we can legally do that, but that is another question.

Senator Plett: I have flown almost weekly for the last seven years, and while in the Senate over the last year, as have most senators around the table this morning. My question as well is with regard to complaints, and further to Senator Cochrane's questions.

In the last seven years, I do not know how many flight disruptions I have had. I never knew I had a commission that I could complain to. I have whined and complained to the airline many times to absolutely no avail. You will hear from me on a regular basis after today, I think.

My question is this: With respect to flight disruptions, delays and cancellations, if there is a complaint about them, how is it resolved? Can you give me an example of how you would resolve something if I were to call you and tell you that Air Canada cancelled my flight from Winnipeg, which they have done on occasion, and said, “Sorry, fly some other time.” If I were to call you about that, what would you do about it?

Ms. Frid: There are two sides to your question. One is the process, and the other is what actually can be done. In terms of the process, we will ask you, if you bring your concern to us, whether you tried to resolve it with the carrier. Say you have tried and you did not receive a response, then we will intervene and use our facilitation process, which is that we will contact the carrier. We have a list of contacts for all the carriers that operate. We will bring your concern to their attention and start looking into it, what we call the investigation process.

Avez-vous le pouvoir de placer l'information dans la pochette, devant les sièges? On y trouve la revue *En Route*. Pouvez-vous y placer un formulaire de plainte ou d'évaluation du service pour que les passagers puissent le remplir et le remettre à l'agent en descendant? Pouvez-vous fournir ce formulaire sur les transporteurs aériens et le faire placer dans cette pochette? Les passagers l'auront sous les yeux. Une fois qu'ils ont quitté l'avion, ils ne savent plus qui appeler et, une fois dans le taxi, ils se disent qu'il vaut mieux laisser tomber et remettre cela à la prochaine fois.

Avez-vous la capacité ou le pouvoir de fournir ce formulaire?

M. Jacques : Il nous faudrait vérifier, mais je ne crois pas que nos pouvoirs nous le permettent.

M. Blanchard : Je le répète, nous fournissons déjà de l'information, en un sens, puisque nous collaborons avec les aéroports et les transporteurs afin de placer dans les bureaux d'affaires des affiches disant que les conditions du transport, qui sont en fait le contrat entre le passager et le transporteur, sont disponibles dans les bureaux d'affaires. Nous avons mis au point une affiche bilingue normalisée, et nous encourageons — nous allons plus loin, parfois — les transporteurs à installer cette affiche pour s'assurer que les passagers peuvent consulter ces conditions et connaissent l'existence de l'Office.

Nous n'avons pas opté pour la solution que vous proposez, c'est-à-dire nous adresser aux transporteurs et offrir une brochure à bord des appareils. J'ignore si la loi nous autorise à le faire, mais c'est là une autre question.

Le sénateur Plett : Je prends l'avion presque toutes les semaines depuis sept ans et depuis un an que je suis au Sénat. La plupart des sénateurs ici présents en font autant. Ma question porte également sur les plaintes et fait suite aux questions du sénateur Cochrane.

Au cours des sept dernières années, j'ignore combien de fois les vols ont été perturbés. Je n'ai jamais su que je pouvais m'adresser à une commission pour me plaindre. Je me suis lamenté et je me suis plaint auprès de la ligne aérienne bien des fois, mais en vain. À partir d'aujourd'hui, vous allez entendre parler de moi régulièrement, sans doute.

Voici ma question : s'il y a une plainte au sujet de perturbations de vols, de retards et d'annulations, comment parvient-on à un règlement? Pouvez-vous me donner un exemple de la manière dont vous pouvez régler un problème si je vous appelle pour vous dire qu'Air Canada a annulé mon vol au départ de Winnipeg, ce qui est arrivé une fois. Et on m'a dit : « Désolé, vous devrez prendre un autre vol. » Si je vous appelais à ce sujet, que feriez-vous?

Mme Frid : Votre question est double. Il y a d'une part le processus et d'autre part les mesures qu'on peut prendre. Pour ce qui est du processus, nous vous demanderons, si vous nous soumettez le problème, si vous avez essayé de trouver une solution avec le transporteur. Mettons que vous l'ayez fait et n'ayez obtenu aucune réponse. Alors, nous intervenons et avons recours au processus de facilitation. Autrement dit, nous appellerons une personne-ressource chez le transporteur. Nous avons une liste de ces personnes pour tous les transporteurs en activité. Nous signalons votre problème et commençons à l'étudier. C'est ce que nous appelons l'enquête.

It is important to remember that we can only look into matters under our jurisdiction. In this case, if the flight was cancelled, that matter would fall under our jurisdiction. We would also look into the terms and conditions of carriage or the tariff. When you purchase your tickets, you purchase them under certain conditions. We will look into those conditions.

The carrier is obligated, according to its tariff, to take you from Point A to Point B. If something happens, depending on the reason the flight was cancelled, they should provide you with an alternative ticket or an alternative way to travel to where you are going, they should reimburse you for the unused portion of the ticket or they should offer you a different flight on a different date. Those different types of actions are specified in the tariff.

We will bring those obligations to the carrier's attention and determine what your desired outcome is at the point where you are communicating with us; whether you would prefer to be reimbursed or rebooked, et cetera. In all those cases, we usually reach a resolution whereby the carrier will abide by its tariff and by its terms and conditions of carriage to your satisfaction.

In rare cases — and you will see the statistics; there were about 16 in 2009-10 — this process of facilitation does not work and the passenger is still dissatisfied, in which case the passenger can then use the agency's formal process to file a complaint and the agency will adjudicate it. That means that the chair of the agency will appoint a panel of members — they are independent and appointed by order-in-council — who will review the case on the basis of the evidence provided by the passenger and the evidence provided by the carrier.

As an administrative tribunal, we use the rules of natural justice that apply to the process, which means that the passenger will know what the carrier is providing and the carrier will know the information the passenger is providing. After an exchange of that information, the agency members will render a decision. If the agency finds that the carrier did not follow the tariff, then it will order the carrier to follow the tariff and either reimburse or rebook, any of the measures that I specified.

[Translation]

Senator Fox: Thank you, Mr. Chairman. My question concerns the heading "Fares and charges," which appears on page 6 of your document. All Canadians probably know that air fares stated in newspaper and magazine advertisements do not reflect the actual total cost the consumer will ultimately have to pay. I believe it is the cost that the airline has set.

Do you have a view on this? Have you received complaints on this matter? Should the advertised price not reflect the total cost of the flight that a consumer will have to pay?

Mr. Blanchard: Yes. As you know, Canada's Transport Act contains a provision concerning this matter. If I remember correctly, it is subsection 86(1). It has not yet been enacted by the Governor-in-Council. Until it has been enacted by the Governor-in-Council, the agency does not have authority to make regulations on this question.

Il importe de ne pas oublier que nous ne pouvons nous saisir que des questions qui relèvent de notre compétence. Dans ce cas-ci, c'est-à-dire l'annulation d'un vol, la question est de notre ressort. Nous examinons également les conditions du transport ou le tarif. Lorsqu'on achète des billets, on le fait selon certaines conditions. Nous examinerons ces conditions.

Le transporteur est tenu, selon son tarif, de vous transporter du point A au point B. S'il se produit quelque chose, il doit, en fonction des motifs de l'annulation, vous procurer un autre billet ou vous fournir un autre moyen de vous rendre à destination, il doit vous rembourser la partie inutilisée de votre billet ou il doit vous proposer un autre vol, à une date différente. Ces différentes mesures sont précisées dans le tarif.

Nous rappellerons ces obligations au transporteur et verrons quel est le résultat que vous souhaitez obtenir au moment où vous communiquez avec nous : remboursement, nouvelle réservation et ainsi de suite. Dans tous ces cas, nous aboutissons d'habitude à un règlement selon lequel le transporteur respecte son tarif et ses conditions de transport à votre satisfaction.

Dans de rares cas — les statistiques nous apprennent qu'il y en a eu environ 16 en 2009-2010 —, cette démarche de facilitation n'aboutit pas, et le voyageur demeure insatisfait. Il peut alors recourir au processus formel de l'Office et déposer une plainte, et l'Office arbitrera. Cela veut dire que le président de l'Office nommera un groupe de membres, qui sont indépendants et nommés par décret du conseil, et le groupe étudiera l'affaire à partir des faits présentés par le voyageur et le transporteur.

À titre de tribunal administratif, nous avons recours aux règles de la justice naturelle qui s'appliquent au processus : le voyageur connaîtra les faits présentés par le transporteur, et celui-ci saura quelle information le voyageur fournit. Après l'échange de cette information, les membres de l'Office rendent une décision. S'ils concluent que le transporteur ne s'est pas conformé au tarif, il lui est ordonné de le faire, d'accorder un remboursement, une nouvelle réservation ou une autre mesure parmi celles que j'ai énumérées.

[Français]

Le sénateur Fox : Merci, monsieur le président. Ma question est relative à la rubrique « Prix et Frais », que l'on retrouve à la page 6 de votre document. Tous les Canadiens savent probablement que les prix du transport aérien annoncés dans les publicités des journaux et magazines ne reflètent pas le coût total véritable que le consommateur aura à payer au bout du compte. Je comprends qu'il s'agit du coût que la compagnie aérienne a fixé.

Est-ce que vous avez un point de vue? Est-ce que vous avez reçu des plaintes à ce sujet? Est-ce que le prix annoncé ne devrait pas refléter le coût total de l'envolée que devra payer le consommateur?

M. Blanchard : Oui. Comme vous le savez, il y a dans la Loi sur les transports au Canada une disposition qui touche cette question. Si je me souviens bien, c'est la disposition de l'article 86.1(1). Elle n'a pas encore été mise en application par le gouverneur en conseil. Tant que cette disposition ne sera pas mise en application par le gouverneur en conseil, l'Office n'est pas habilité à développer un règlement sur cette question.

With regard to complaints, I am going to let my colleague answer.

As for political issues, we are unfortunately unable to comment on that aspect. Being an administrative tribunal, we carry out the mandate that is given to us. We do not determine whether or not we should carry out a mandate.

Senator Fox: You have no recommendation to make as an administrative tribunal?

Mr. Blanchard: We generally avoid political debates because we are a tribunal. We essentially carry out the mandate that is given to us. If we had to state a political view, that would undermine the agency's impartiality. We prefer to refrain from commenting.

Senator Fox: There is "politics" and there is "policy." You nevertheless have a certain amount of expertise. I cannot wait to hear the answer about the number of complaints.

Mr. Jacques: Transport Canada establishes the policies that are then entrenched in the enabling statute, and we administer the enabling statute. We are not involved in policy.

Senator Fox: All right.

[English]

Ms. Frid: In terms of fares and charges, the agency has no jurisdiction to deal with advertising. Say the advertised fare is \$100, and then there are a number of fees and charges on top of that. Those types of complaints must be referred to Transport Canada; we do not have jurisdiction. We deal with the tariffs; that is, what is specified in the tariff. If the carrier is not following the tariff — its own conditions of carriage — then we can intervene.

[Translation]

Senator Fox: The solution to this problem clearly does not lie with you.

Mr. Blanchard: Let us say that the debate is not with us.

Senator Fox: With regard to denied boarding, one case was recently publicized. It was not a denial of boarding, but an instance in which boarding should possibly have been denied because the person in question did not want to remove her veil at the security checkpoint. I do not know whether airline staff or someone else let the person go through. Do you have jurisdiction over this kind of situation? Was a complaint filed following that incident, or did that simply raise a public outcry?

Mr. Jacques: The jurisdiction of the Canadian Transportation Agency is purely economic, irrespective of transport accessibility. We have no safety, security or technical mandate. We are not involved at that level.

En ce qui concerne les plaintes, je vais laisser ma collègue répondre.

Quant aux questions politiques, malheureusement, nous ne sommes pas en mesure de faire des commentaires à ce sujet. Étant un tribunal administratif, nous exerçons le mandat qui nous est donné. Ce n'est pas nous qui déterminons si on doit exercer un mandat ou non.

Le sénateur Fox : Vous n'avez pas de recommandation à faire en tant que tribunal administratif?

M. Blanchard : Généralement, nous évitons les débats politiques parce que nous sommes un tribunal. Nous exerçons essentiellement le mandat qui nous est donné. Si nous devions émettre un point de vue politique, cela mettrait en cause l'impartialité de l'Office. Nous préférons nous abstenir de commenter.

Le sénateur Fox : Il y a « politique » et il y a « de politique ». Dans ce domaine, il y a quand même une certaine expertise qui réside chez vous. J'ai hâte d'entendre la réponse concernant le nombre de plaintes.

M. Jacques : Transport Canada établit les politiques qui sont alors enchâssées dans la loi habilitante et nous appliquons la loi habilitante. Nous ne sommes pas impliqués sur le plan des politiques.

Le sénateur Fox : D'accord.

[Traduction]

Mme Frid : Pour ce qui est du prix des billets et des frais, l'Office n'a pas compétence pour se saisir des questions de publicité. Mettons que le prix annoncé est de 100 \$, mais qu'un certain nombre de frais et de droits viennent s'y ajouter. Il faut adresser les plaintes de cet ordre à Transports Canada, car nous n'avons pas compétence. Nous nous occupons des tarifs et de ce qui y est précisé. Si le transporteur ne respecte pas le tarif, c'est-à-dire ses propres conditions de transport, nous pouvons intervenir.

[Français]

Le sénateur Fox : La solution à ce problème ne réside clairement pas chez vous.

M. Blanchard : Disons que le débat n'est pas chez nous.

Le sénateur Fox : En ce qui concerne le refus d'embarquement, il y a eu un cas qui a été publicisé récemment. Ce n'était pas un refus d'embarquement, mais un embarquement qui aurait possiblement dû être refusé parce que la personne en question n'a pas voulu se dévoiler au poste de contrôle de sécurité. Je ne sais pas si c'est le personnel de la compagnie d'aviation ou quelqu'un d'autre qui a laissé passer la personne. Est-ce que vous avez juridiction sur ce genre de situation? Est-ce qu'une plainte a été formulée suite à cet incident ou cela a simplement causé un tollé public?

M. Jacques : La juridiction de l'Office des transports du Canada est purement économique, indépendamment de l'accessibilité du transport. Nous n'avons pas de mandat sur le plan de la sécurité, de la sûreté ou du côté technique. Nous ne sommes pas impliqués à ce niveau.

Mr. Blanchard: However, there is one factor in the terms and conditions of carriage that concerns refusal to transport. The airlines must therefore have a policy on this issue. If they do not comply with their policy, that could constitute grounds for filing a complaint.

Ms. Frid: The answer is virtually the same as for the last question.

[English]

When we have the issue of denied boarding because of overbooking, for example, there are certain provisions the carriers incorporated into their tariff recently. The provisions are similar to those of Flight Rights Canada referred to earlier. Carriers have to follow certain steps, see if they can find volunteers and offer another ticket for a different date in the case of an overbooking.

In other words, carriers have several measures they are required to offer to the passenger if, for some reason, the flight is overbooked and they cannot board a certain passenger or passengers. This tariff can then serve as a basis for a complaint. If the carrier did not offer all those accommodations, the passenger can complain to the agency on those points.

[Translation]

Mr. Blanchard: If I may add another point, denied boarding appears in the carriage contract of every carrier. Every carrier must have separate policies on this issue. For example, some may say that if individuals are intoxicated, they will not be allowed on the aircraft; that if someone arrives with a gun, they will not accept him. If there is a complaint, it is with respect to the terms and conditions included in the tariff.

Senator Fox: I nevertheless consider the situation somewhat ironic. Going back to that woman who was veiled and who refused to remove her veil for security purposes, if she had been denied boarding, she could have complained, but the people who saw her board cannot complain of the contrary. There is nevertheless a certain irony in the situation.

Mr. Blanchard: I believe it is technically possible for a passenger to say either that the airline should have denied access in accordance with its tariff — or is it. . .

Senator Fox: And she could have complained.

Mr. Blanchard: . . . or say that the rules governing its tariff were unreasonable, and therefore that certain rules should have been included in order to prevent this kind of situation. There would have been possible grounds for complaint in that context.

Senator Fox: Thank you.

[English]

Senator Merchant: My question is about the operation of the airports. Since the government gave up the responsibility of running the airports, it seems they have been turned over to private interests and there is not much accountability or transparency.

M. Blanchard : Par contre, dans les termes et conditions de transport, il y a un élément qui touche les refus de transport. Donc les lignes aériennes doivent avoir une politique sur cette question. Si elles ne respectent pas leur politique, cela pourrait être matière à formuler une plainte.

Mme Frid : La réponse est presque la même qu'à la dernière question.

[Traduction]

À propos du problème de refus d'embarquement à cause de surréservations, par exemple, les transporteurs ont ajouté récemment certaines dispositions à leurs tarifs. Elles sont analogues à celles de Droits des voyageurs aériens Canada dont il a déjà été question. Les transporteurs doivent prendre certaines mesures, par exemple essayer de trouver des volontaires et offrir un autre billet à une date différente dans les cas de surréservation.

Autrement dit, les transporteurs sont tenus de proposer plusieurs possibilités au voyageur si, pour une raison quelconque, il y a eu surréservation et si le transporteur ne peut faire monter un ou plusieurs passagers. Ce tarif peut alors servir de base à une plainte. Si le transporteur n'a pas offert toutes ces possibilités, le voyageur peut se plaindre auprès de l'Office.

[Français]

M. Blanchard : Si je peux ajouter un autre élément, les refus d'embarquement apparaissent dans les contrats de transport de chaque transporteur. Chaque transporteur peut avoir des politiques différentes concernant cette question. Par exemple, certains peuvent dire que si quelqu'un est intoxiqué, ils ne l'accepteront pas dans l'avion, si quelqu'un arrive avec un fusil, ils ne l'accepteront pas. S'il y a une plainte, c'est par rapport aux termes et conditions incluses dans le tarif.

Le sénateur Fox : Je trouve qu'il y a quand même une certaine ironie dans la situation. Revenons à cette dame qui était voilée et qui refusait de se dévoiler pour fins de sécurité. Si on lui avait refusé l'embarquement, elle aurait pu se plaindre, mais les gens qui l'ont vue embarquer ne peuvent pas se plaindre du contraire. Il y a quand même une certaine ironie dans la situation.

M. Blanchard : Je pense que c'est techniquement possible, pour un passager, de dire, soit que la ligne aérienne aurait dû refuser, en vertu de son tarif, l'accès...

Le sénateur Fox : Et là elle aurait pu se plaindre.

M. Blanchard : ... ou encore de dire que les règles régissant son tarif étaient déraisonnables, donc certaines règles auraient dû être incluses pour prévenir ce genre de situation. Il y aurait eu possibilité de plainte dans ce contexte-là.

Le sénateur Fox : Merci.

[Traduction]

Le sénateur Merchant : J'ai une question à poser sur le fonctionnement des aéroports. Depuis que le gouvernement a renoncé à la responsabilité d'exploiter les aéroports, on dirait qu'ils ont été cédés à des intérêts privés et qu'il n'y a plus beaucoup de responsabilisation ni de transparence.

Every airport seems to have its own rules by which it is run. Sometimes some of the airports are nice, but we do not spend a lot of time in them; we do not live in them. However, airports spend a lot of money on upgrading and improvements. That means the travellers pay for them. Yet there is not any way for the traveller to be aware of why airports make these improvements. These bodies are unelected; they are only appointed bodies and they seem to have a lot of money to spend.

Are you concerned about the way that airports are now run? Do you have questions about it, or are passengers and travellers not aware that they can come to you and raise some of these concerns?

Mr. Blanchard: The agency does not have any economic authority over airports. There was a bill a few years ago, Bill C-27, I think. It was not passed, but it would have given some authority to the agency over airports. We do not have economic authority.

Accessibility, though, is a different matter.

Ms. Frid: Regarding accessibility, as my colleague mentioned in the beginning, the agency has the mandate to remove any undue obstacles for people with disabilities when they travel in the federal transportation system. On that score, we ensure that airport terminals are accessible for people with various disabilities, which include mobility impairments as well as hearing and visual impairments, et cetera. This is where our mandate ends with regard to the airports.

Senator Merchant: Do you have any authority or involvement in security?

Ms. Frid: None at all. no.

Senator Merchant: Security, too, varies from airport to airport. It is confusing for travellers because they do not know what they can bring through but you have nothing to do with security.

Ms. Frid: No.

Senator Merchant: Those are my frustrations but you cannot answer my questions.

Ms. Frid: I apologize.

Senator Frum: We are seeing in the United States a consumer revolt as to what is described as airport groping at the security desk. A number of consumer movements have begun in protest. There does not seem to be that problem in Canada, but can you comment if appearance is the reality, that there is not the same level of consumer anger about the security process?

Mr. Blanchard: Again, we have no mandate with respect to security. It is not something that the agency monitors.

Senator Frum: No, I understand that, but you would be the recipient of the complaints if they came in. Is that right? With respect to the organizations and the set-up in the U.S., here they would presumably come to you. It would appear there is not the same level of anger in Canada.

Il semble que chaque aéroport ait ses propres règles qui en régissent l'exploitation. Certaines aéroports sont agréables, mais on n'y passe pas beaucoup de temps. On n'y vit pas. Toutefois, les administrations aéroportuaires consacrent beaucoup d'argent à la modernisation et aux rénovations. C'est donc que les voyageurs paient ces travaux, et ils n'ont aucun moyen de connaître la raison d'être de ces travaux. Ces administrations ne sont pas élues, et elles semblent avoir beaucoup d'argent à dépenser.

Vous inquiétez-vous des modalités d'exploitation des aéroports? Vous posez-vous des questions à ce sujet? Ou les voyageurs ignorent-ils qu'ils peuvent s'adresser à vous et vous faire part de certaines de ces préoccupations?

M. Blanchard : En matière économique, l'Office n'a aucun pouvoir à l'égard des aéroports. Un projet de loi, le C-27 je crois, a été présenté à ce sujet il y a quelques années. Il n'a pas été adopté, mais il aurait conféré à l'Office certains pouvoirs à l'égard des aéroports. L'Office n'a aucun pouvoir au point de vue économique.

L'accessibilité, cependant, c'est une autre affaire.

Mme Frid : À propos de l'admissibilité, comme mon collègue l'a dit au début, l'Office a pour mandat de lever tous les obstacles pour les voyageurs handicapés quand ils voyagent dans le système fédéral de Transport. Dans cette optique, il veille à ce que les aéroports soient accessibles pour les voyageurs ayant différents handicaps, que ce soit sur le plan de la mobilité, de l'ouïe ou de la vue, et ainsi de suite. C'est à cela que notre mandat se résume dans le cas des aéroports.

Le sénateur Merchant : Avez-vous quelque pouvoir en matière de sécurité ou vous occupez-vous de la question?

Mme Frid : Non, pas du tout.

Le sénateur Merchant : Les dispositions en matière de sécurité varient également d'un aéroport à l'autre. Les voyageurs ne savent donc pas à quoi s'en tenir et ignorent ce qu'ils peuvent apporter avec eux. Mais vous ne vous occupez pas du tout de la sécurité.

Mme Frid : Non.

Le sénateur Merchant : Ce sont les questions qui me préoccupent, mais vous ne pouvez pas répondre à mes questions.

Mme Frid : Excusez-moi.

Le sénateur Frum : Nous constatons que, aux États-Unis, les consommateurs se révoltent contre ce qu'on décrit comme des fouilles indiscrettes par les agents de sécurité. Un certain nombre de mouvements de consommateurs ont commencé à protester. Ce problème ne semble pas exister au Canada, mais pouvez-vous dire si c'est une impression ou quelque chose de réel? Les consommateurs ne semblent pas aussi en colère contre les vérifications des services de sécurité?

M. Blanchard : Je répète que nous n'avons aucun mandat en matière de sécurité. L'Office n'exerce aucune surveillance à ce propos.

Le sénateur Frum : Non, je le comprends, mais vous recevriez des plaintes, s'il y en avait, n'est-ce pas? Par opposition à l'organisation et au dispositif propres aux États-Unis, je présume que, chez nous, les consommateurs s'adresseraient à vous. Il ne semble pas exister au Canada une colère comparable.

Ms. Frid: Based on the information we have, though we do not track it statistically as we track other complaints, it does not seem that we receive many calls in relation to what you are asking.

Senator Frum: Clearly, there are different techniques and standards between air security in the United States and Canada, but I appreciate why that issue is not a question for you today.

Mr. Blanchard: In Canada, as you know, we have the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA. It may be that some of those concerns are being funnelled there as opposed to coming to the agency. The U.S. does not have something equivalent, so that may explain why that is happening. I will not comment on this because that is not an area we are responsible for.

Senator Frum: Within the last few weeks, I understand your agency issued licences to Cutter Aviation for routes into Canada three times a week. These licences were approved only last week. It is interesting because, famously, the United Arab Emirates were denied a licence.

Can you walk us through the process of how an application is approved or why one is approved and another is not? Can you explain the process?

Mr. Blanchard: We are dealing with international air licences. I presume, in this case. The requirements are stated in the act. There are two types of licences: one for scheduled services and one for non-scheduled services.

When it comes to scheduled services, if they are Canadian — they must be Canadian, to start with. They then must have a Canadian aviation document, which is a safety document saying they can fly safely. That is not issued by the agency but by Transport Canada.

They will also need insurance. There is a requirement to be met in that respect. In some cases, if they are a large- or medium-sized operation, they need to be financially fit. There is a financial fitness test, which is a market entry requirement, not an ongoing requirement, that needs to be met.

Finally, they should not have sold their services in the prior year. Those are the basic requirements.

If they are Canadian, they have to be designated by the minister. If they are not Canadian, they must be designated by the foreign country and then be issued a licence by same.

The discretion of the agency when it comes to issuing a licence is limited. Once those conditions are met, and that is where we exercise our discretion, then the licence shall be issued according to the act.

For non-Canadians — obviously they do not have to be Canadian — they need to have specific authority from their government to operate in Canada. These are the basic requirements.

Mme Frid : D'après nos renseignements, même si nous ne tenons pas des relevés semblables à ceux que nous tenons pour d'autres plaintes, il ne semble pas que nous recevions beaucoup d'appels à propos du sujet qui vous intéresse.

Le sénateur Frum : De toute évidence, il y a des techniques et des normes différentes, au Canada et aux États-Unis, en matière de sécurité aérienne, mais je comprends pourquoi cet enjeu n'est pas une question à vous poser aujourd'hui.

M. Blanchard : Le Canada, comme vous le savez, a l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Il se peut que certaines de ces préoccupations soient acheminées de ce côté plutôt que d'être présentées à l'Office. Les États-Unis n'ont rien d'équivalent, ce qui explique peut-être ce mouvement de colère. Je vais m'abstenir de toute observation à ce sujet, car il s'agit d'une question dont nous ne nous occupons pas.

Le sénateur Frum : Je crois savoir que, ces dernières semaines, l'Office a délivré des licences à Cutter Aviation pour des liaisons vers le Canada qui sont assurées trois fois par semaine. Ces licences n'ont été approuvées que la semaine dernière. La chose est intéressante, car tout le monde sait que les Émirats arabes unis se sont fait refuser une licence.

Pouvez-vous nous expliquer en détail les modalités d'approbation des demandes ou nous dire pourquoi certaines demandes sont approuvées et d'autres pas? Pouvez-vous expliquer le processus?

M. Blanchard : Je présume qu'il s'agit dans ce cas-ci de licences de services aériens internationaux. Les exigences sont énoncées dans la loi. Il y a deux types de licences selon qu'il s'agit de services réguliers ou non.

Lorsqu'il s'agit de services réguliers canadiens, il faut d'abord qu'ils soient effectivement canadiens. Ils doivent avoir un document d'aviation canadien, c'est-à-dire un document qui confirme que le transporteur peut voler en toute sécurité. Ce n'est pas l'Office qui délivre ce document, mais Transports Canada.

Le transporteur a également besoin d'une assurance. Il y a des exigences à satisfaire à cet égard. Parfois, s'il s'agit d'une entreprise de taille grande ou moyenne, il faut une aptitude financière. Il y a donc un critère d'aptitude financière, qui est une exigence à satisfaire pour s'implanter sur le marché et non une exigence permanente.

Enfin, le transporteur doit avoir vendu ses services au cours de l'année précédente. Voilà quelles sont les exigences fondamentales.

S'il s'agit d'une entreprise canadienne, elle doit être désignée par le ministre. Si elle n'est pas canadienne, elle doit être désignée par le pays étranger et recevoir une licence du pays en cause.

L'Office dispose de peu de latitude lorsqu'il s'agit de délivrer une licence. Une fois les conditions satisfaites, et c'est là que l'Office a une certaine latitude, il doit délivrer la licence aux termes de la loi.

Dans le cas des transporteurs qui ne sont pas canadiens, ils n'ont pas à être canadiens, bien entendu, mais ils doivent être expressément autorisés par leur gouvernement à mener des activités au Canada. Ce sont les exigences de base.

Who designates the airlines is not within our purview. It is the prerogative of the Minister of Transport and the foreign authority. Once those conditions are met, we take that application on board and issue a licence.

Senator Frum: What is the duration of the licence?

Mr. Blanchard: If it is a normal licence, there is no expiry date. There are some licences we issue for a limited time period, but that is an exception. I will not go there because it becomes technical.

Overall, licences are issued forever, as long as carriers meet the conditions under which they received their licence. If they continue to meet those conditions, they are entitled to hold that licence. If they cease to meet those conditions — for example, if they do not have insurance — then we will suspend or cancel their licence.

Senator Frum: How do you monitor those conditions? How do you ensure that the insurance is in place, for example?

Mr. Blanchard: Every year, my staff looks at the expiry dates of insurance policies. Staff reminds carriers that if they have not done so already, they must renew their insurance. If carriers have not done so by the expiry date of the insurance, we will suspend or cancel the licence.

With respect to the Civil Aviation Directive, we have an agreement with Transport Canada. They will advise us when the CAD is suspended or cancelled and we then act on that information diligently.

Senator Frum: Has that ever happened? Have you ever had to do that?

Mr. Blanchard: Yes, often; we deal with that daily. If you look at the statistics in the deck, you will see we have hundreds of suspensions or cancellations per year, either initiated by the applicant or by the agency.

Senator Plett: I asked my question earlier, but I am not satisfied with the response. I need to know how I can do this.

First, let me ask this question before I return to the other one. On the fifth slide, of the airline related disputes resolved, there are 345 that you resolved. Out of how many complaints is that?

Ms. Frid: Out of over 600; 642 to be exact.

Senator Plett: Your agency received only 642 complaints in one year? Those are all the complaints you received?

Ms. Frid: Air-related complaints, yes.

Senator Plett: That number includes delays and baggage?

Ms. Frid: That is right.

Senator Plett: The complaints you receive are miniscule versus the complaints that someone else receives. Surely there are far more unhappy people than 642 in one year.

Il ne nous appartient pas de décider qui désigne les transporteurs aériens. C'est la prérogative du ministre des Transports et de l'autorité étrangère. Une fois les conditions satisfaites, nous acceptons la demande et délivrons une licence.

Le sénateur Frum : Quelle est la durée de la licence?

M. Blanchard : S'il s'agit d'une licence normale, il n'y a pas de date d'expiration. Il y a des licences que nous délivrons pour une période limitée, mais ce sont des exceptions. Je ne vais pas entrer dans ces détails, qui peuvent être très techniques.

Globalement, les licences sont délivrées pour tout de bon, tant que les transporteurs respectent les conditions auxquelles elles ont été accordées. S'ils continuent de respecter ces conditions, ils ont le droit de conserver la licence. Dans le cas contraire, par exemple s'ils n'ont pas d'assurance, nous suspendons ou annulons la licence.

Le sénateur Frum : Comment contrôlez-vous le respect de ces conditions? Comment vous assurez-vous que le transporteur a une assurance, par exemple?

M. Blanchard : Chaque année, mon personnel vérifie les dates d'expiration des polices d'assurance. Il rappelle aux transporteurs que, si ce n'est déjà fait, ils doivent renouveler leur assurance. S'ils ne le font pas avant la date d'expiration, nous suspendons ou annulons la licence.

Quant à la Directive de l'Aviation civile, la DAC, nous avons un accord avec le ministère des Transports du Canada, qui nous prévient si la DAC a été suspendue ou annulée, et nous donnons suite à ce renseignement avec diligence.

Le sénateur Frum : Cela s'est-il déjà produit? Avez-vous déjà dû agir de la sorte?

M. Blanchard : Oui, souvent. C'est courant. Regardez les statistiques dans notre présentation et vous verrez qu'il y a des centaines de suspensions ou d'annulations chaque année, et elles sont demandées par le requérant ou par l'Office.

Le sénateur Plett : J'ai déjà posé ma question, mais je ne suis pas satisfait de la réponse. Il faut que je sache comment m'y prendre.

Avant de revenir à cette question, permettez-moi de poser celle-ci. Sur le cinquième transparent, on remarque que vous avez réglé 345 différends relatifs au transport aérien. C'est 345 sur combien de plaintes?

Mme Frid : Plus de 600. Pour être exacte, 642.

Le sénateur Plett : Votre organisme a reçu seulement 642 plaintes en un an? C'est tout ce que vous avez reçu?

Mme Frid : Pour le transport aérien, oui.

Le sénateur Plett : Cela comprend les plaintes au sujet des retards et des bagages?

Mme Frid : C'est exact.

Le sénateur Plett : C'est un nombre infime, si on le compare à ce qu'on reçoit ailleurs. Il y a certainement plus de 642 voyageurs mécontents en un an.

Ms. Frid: I will specify that we are talking about complaints within our jurisdiction. There are probably other complaints that we are not authorized to process.

Senator Plett: I appreciate that. I am not one to flog this horse, but I had two pieces of luggage that were damaged in the last year and, frankly, Air Canada treated me very well. Some of us have a privilege. We have certain designations because of the amount of flying we do. I believe showing that card probably helps us in some of our disputes. However, not everyone has that privilege.

I know that Air Canada alone would have far more than 642 unhappy people about luggage not showing up, being late, being damaged, et cetera. The delays also would be a concern.

I ask you again to give me an example of how you would deal — and I will give you a clearer example here. On occasion, certainly not as a senator, I have flown in for a meeting where I may have been paid for my services. For example, that is the only reason I may go to Vancouver. Because of malfunctioning equipment, the airline cancels my flight or delivers me there four hours after the meeting is over. I have no other reason to go there. You say you resolve these complaints to the satisfaction of the customer. The only way I will be satisfied is if I am paid the money that I would have been paid if I had been on time and the organization somehow had their speaker in time for their meeting.

How would you resolve that complaint to the satisfaction of all the people involved? I cannot understand how you would resolve that complaint.

Ms. Frid: The agency does not have the authority or the power to award damages. That power would fall into the category if you were supposed to be paid for your services and, as a result of your flight cancellation, you were not able to be where you were supposed to be to deliver the service for which you were supposed to be paid. We are not authorized to do it; the legislation does not give us that authority.

The only thing we can do is deal with your actual ticket, which goes back to the conditions and terms of the carriage. If your flight is cancelled, the air carrier should reimburse you for the unused portion of your ticket, offer you an alternative ticket at a different date and so on.

I will also mention that while the agency deals with the cases on a case-by-case basis as a tribunal, and the decisions apply to the parties of the specific cases, the agency can disallow certain portions of the tariff or can order the air carrier to review the tariff if we find that it is unclear or discriminatory, or based on any of the four criteria that my colleague outlined. We try to review the tariff so that we do not have future instances where people face the same problems you, for instance, have faced. Unfortunately, we cannot order the airline to reimburse you for "foregone" revenue.

Mme Frid : Je précise qu'il s'agit ici des plaintes qui sont de notre ressort. Il y en a probablement d'autres dont nous ne sommes pas autorisés à nous saisir.

Le sénateur Plett : Je comprends. Je ne suis pas du genre à m'acharner, mais j'ai eu deux valises abîmées au cours de la dernière année, et, à dire franchement, j'ai été très bien traité par Air Canada. Certains d'entre nous ont des privilèges. Nous avons certaines désignations parce que nous voyageons beaucoup en avion. Le fait de montrer une carte nous aide probablement à régler certains différends. Mais tout le monde n'a pas les mêmes privilèges.

Je sais que, à elle seule, Air Canada doit avoir bien plus de 642 clients mécontents parce que leurs bagages ne viennent pas, parce qu'il y a des retards, parce qu'ils sont abîmés, et le reste. Les retards dans le transport doivent également être un sujet de préoccupation.

Je vous demande de nouveau de me donner un exemple pour illustrer votre façon d'intervenir... Je vais vous donner un exemple plus clair. À l'occasion, mais certainement pas à titre de sénateur, j'ai pris l'avion pour me présenter à une réunion où on aurait rémunéré mes services. Par exemple, ce peut être ma seule raison d'aller à Vancouver. À cause d'une défectuosité du matériel, le transporteur annule mon vol ou me transporte plus tard à destination, où j'arrive quatre heures après la fin de la réunion. Or, je n'ai aucune autre raison d'aller à cet endroit. Vous dites que vous réglez ces différends à la satisfaction du client. La seule façon de me donner satisfaction, c'est qu'on me verse l'argent que j'aurais gagné si je m'étais présenté à l'heure et si, d'une façon ou d'une autre, l'organisation avait eu leur conférencier sur place à temps pour la réunion.

Comment régleriez-vous la plainte à la satisfaction de tous les intéressés? Je ne vois pas comment vous pourriez parvenir à un règlement.

Mme Frid : L'Office n'a pas le pouvoir d'accorder des dommages-intérêts. Ce pouvoir tomberait dans la bonne catégorie si vous étiez censé être payé pour vos services et si, par suite de l'annulation de votre vol, vous étiez incapable de vous rendre à l'endroit où vous deviez offrir vos services rémunérés. Nous ne sommes pas autorisés par la loi à accorder des dommages-intérêts.

Tout ce que nous pouvons faire, c'est nous occuper de votre billet, ce qui se rapporte aux conditions du transport. Si votre vol est annulé, le transporteur aérien devrait vous rembourser la portion inutilisée de votre billet, vous proposer un billet pour une autre date et ainsi de suite.

Je ferai également remarquer que, même si l'Office étudie les affaires au cas par cas, comme un tribunal, et si les décisions s'appliquent uniquement aux parties dans l'affaire en cause, il peut rejeter certaines parties du tarif ou ordonner au transporteur de revoir le tarif s'il est constaté qu'il manque de clarté ou est discriminatoire ou encore si l'un des quatre critères décrits par mon collègue intervient. Nous essayons donc de revoir le tarif pour éviter que, par la suite, d'autres voyageurs n'éprouvent les mêmes problèmes, comme ceux que vous avez eus, par exemple. Malheureusement, nous ne pouvons pas ordonner au transporteur aérien de rembourser les revenus que vous avez dû sacrifier.

Senator Plett: Therefore, instead of 642 complaints, you might have received 10,642, but you received only 642 that you could deal with. Is that correct?

Ms. Frid: Precisely.

Senator Plett: With all due respect, we need to do something about either giving you more jurisdiction or finding some different mechanism. It seems to me that there are more things you are not allowed to do than you are allowed to do.

Senator Johnson: I have a supplementary question to Senator Plett's comments.

You used to have an air travel complaints commissioner, and this commissioner was eliminated and integrated into the agency in 2006 to deal with the complaints that Senator Plett speaks about. How does this integration compare, and is it working as well as the previous situation? Why was it changed?

Ms. Frid: Thank you for your question. The air travel complaints commissioner was part of the agency.

Senator Johnson: In terms of the optics for the public, there was a specific entity as opposed to now, where it is integrated.

Ms. Frid: The commissioner was like a member of the agency. The same staff that supported the commissioner are now supporting other members of the agency and processing complaints.

We have had a number of years to adjust. We learned from our experiences and put in place a number of mechanisms that we believe allow us to deliver our services more efficiently and effectively. This is one of the reasons why we believe the number of complaints has declined.

We try to use informal dispute resolution mechanisms, which usually work better than more formal ones. There is evidence that approach works better in the airline industry and in other sectors such as rail and marine. When the disputes are resolved on a commercial basis between the parties, we find that both parties are usually satisfied.

When the decision is made by the agency in the formal adjudicative process, usually one party is more satisfied than the other because the agency will rule like the courts.

Mr. Blanchard: We see only the tip of the iceberg; most of the complaints are handled by the airline companies themselves. I had staff who worked for the airline complaint division, and the numbers they saw there were far greater than what we see at the agency.

When we look at those trends, we have to bear in mind also that most of the complaints are resolved by the airlines themselves.

Senator Housakos: My first question is with regard to providing services to disabled travellers. All of us have seen through the years that airports have gone the extra mile in providing good services to disabled travellers in terms of ramps

Le sénateur Plett : Par conséquent, au lieu de 642 plaintes, vous auriez pu en recevoir 10 642. Mais vous n'en avez reçu que 642 dont vous pouviez vous saisir. Est-ce exact?

Mme Frid : Tout à fait.

Le sénateur Plett : Sauf votre respect, il nous faut faire quelque chose. Ou bien vous donner plus de pouvoirs, ou bien trouver un autre mécanisme. Il me semble qu'il y plus de choses qui vous sont interdites qu'il n'y en a de permises.

Le sénateur Johnson : J'ai une question complémentaire qui fait suite aux observations du sénateur Plett.

Il y avait autrefois un commissaire aux plaintes relatives au transport aérien. Ce poste a été éliminé et intégré à l'Office en 2006 pour traiter les plaintes dont le sénateur Plett a parlé. Comment le poste intégré se compare-t-il? Cela fonctionne-t-il aussi bien qu'auparavant? Pourquoi a-t-on apporté cette modification?

Mme Frid : Merci de votre question. Le commissaire aux plaintes relatives au transport aérien faisait partie de l'Office.

Le sénateur Johnson : Aux yeux du public, il existait une entité distincte alors que, maintenant, elle est intégrée.

Mme Frid : Le commissaire était comme un membre de l'Office. Le personnel qui appuyait son travail collabore maintenant avec d'autres membres de l'Office et étudie les plaintes.

Nous avons eu un certain nombre d'années pour nous adapter. Nous avons tiré des leçons de nos expériences et mis en place des mécanismes qui, croyons-nous, nous permettent d'assurer nos services avec efficacité et efficacité. C'est l'une des raisons pour lesquelles le nombre de plaintes a diminué, selon moi.

Nous essayons de recourir à des mécanismes de règlement non officiels qui, d'habitude, fonctionnent mieux que les mécanismes formels. Les faits tendent à montrer que cette approche marche mieux dans le secteur du transport aérien ainsi que dans d'autres secteurs comme ceux du transport ferroviaire et du transport maritime. Lorsque les différends se règlent sur une base commerciale entre les parties, nous constatons que les deux parties sont satisfaites, d'habitude.

Lorsque l'Office rend la décision dans le cadre du processus formel d'arbitrage, l'une des parties est plus satisfaite que l'autre, le plus souvent, puisque l'Office se prononce comme les tribunaux.

M. Blanchard : Nous ne voyons que la partie émergée de l'iceberg. Les transporteurs aériens se chargent eux-mêmes de la plupart des plaintes. J'ai eu du personnel qui a travaillé au service des plaintes chez des transporteurs aériens, et le nombre de plaintes y était bien supérieur à ce que nous recevons à l'Office.

Lorsque nous considérons ces tendances, nous ne devons pas oublier que la plupart des plaintes sont réglées par les transporteurs aériens eux-mêmes.

Le sénateur Housakos : Ma première question porte sur la prestation des services aux voyageurs handicapés. Nous avons tous observé au fil des ans que les administrations aéroportuaires faisaient un effort spécial pour offrir de bons services aux

and ensuring they have accessibility to all the various services the airport offers. I think you alluded to that area being under your jurisdiction, guidance and influence.

My question is with regard to the airlines. What is your jurisdiction? How do you go about policing them in terms of what their services are and how they offer services to the disabled? I would like your point of view on that area.

I also want your point of view on how Canadian airline carriers are comparable to international carriers and other North American carriers in offering services to disabled travellers.

Ms. Frid: I will be delighted to tell you about the services that exist and the progress that has been made by all the various players in regard to accommodation for people with disabilities.

The agency's jurisdiction in this area is broad. The ability of people with various disabilities to access the national transportation network is considered a human right. I probably should clarify that, as a federal administrative tribunal, we have jurisdiction over federal transportation undertakings. Therefore, if the undertaking is a provincial operation, we do not have jurisdiction. Luckily, in terms of the airline industry, all major airports and airlines are federal, so we have jurisdiction over them.

As you have indicated, the airports need to be fully accessible, and we know that all the major airports are. In terms of the airlines, the airlines provide a number of services. They have to provide wheelchair service, if necessary. If a passenger has his or her own mobility aid, which can be a wheelchair, airlines have to transport it in their baggage hold and offer an airline wheelchair that is able to move in the aisle. The washrooms have to be accessible, and they are.

We also have a number of provisions that the airlines follow. I will explain how we monitor those provisions. Providing security briefing, and advising the passengers of where the emergency exits are and what kinds of services are provided is in Braille and other formats. The airlines know, through their manifest, if there is a passenger who requires special assistance, and they will approach that passenger and offer that assistance. Sometimes the passengers like to self-identify; in other instances they do not. That service is not forced on the passenger; airlines simply offer the service, and staff are all trained to provide assistance.

There is still work to be done. For example, we had complaints from passengers that the on-flight entertainment system is not fully accessible. However, people can for the most part travel well within the Canadian transportation system and the airlines.

voyageurs handicapés en installant des plans inclinés et en garantissant leur accès aux divers services offerts dans un aéroport. Vous avez fait allusion au fait que cette question relève de votre compétence et que vous donnez une orientation et exercez une influence.

Ma question porte sur les transporteurs aériens. Quelles sont vos compétences? Comment exercez-vous la surveillance pour savoir quels sont les services offerts et comment ils sont offerts aux voyageurs handicapés? Je voudrais connaître votre opinion à ce sujet.

Je voudrais aussi connaître votre avis sur un autre point : comment les transporteurs aériens canadiens se comparent-ils aux transporteurs étrangers et aux autres transporteurs nord-américains pour ce qui est de l'offre de services aux voyageurs handicapés?

Mme Frid : C'est avec plaisir que je vais vous parler des services qui existent et des progrès accomplis par les divers protagonistes pour ce qui est des adaptations aux voyageurs handicapés.

Les compétences de l'Office dans ce domaine sont vastes. L'utilisation du réseau national de transport par les voyageurs ayant des handicaps divers est considérée comme un droit de la personne. Je devrais probablement préciser que, comme tribunal administratif fédéral, nous avons compétence à l'égard des entreprises de transport de ressort fédéral. Par conséquent, si une entreprise relève d'une province, nous ne pouvons pas intervenir. Heureusement, dans le secteur des transports aériens, tous les aéroports majeurs relèvent de l'autorité fédérale, si bien que nous avons compétence à leur égard.

Comme vous l'avez dit, il faut que les aéroports soient complètement accessibles, et nous savons que tous les grands aéroports le sont. Pour ce qui est des transporteurs aériens, ils offrent un certain nombre de services. Ils doivent pouvoir offrir au besoin les déplacements en fauteuil roulant. Si un voyageur a son propre moyen de déplacement, comme un fauteuil roulant, la compagnie doit le transporter avec les bagages et offrir un fauteuil qui peut se déplacer dans les allées de l'appareil. Les toilettes doivent également être accessibles, et elles le sont.

Nous avons également un certain nombre de dispositions auxquelles les transporteurs se conforment. Je vais expliquer comment nous surveillons l'application de ces dispositions. L'information sur la sécurité et les renseignements aux passagers sur l'endroit où se trouvent les issues d'urgence et sur les services fournis sont proposés en Braille et sous d'autres formes. Les transporteurs savent grâce à leur manifeste si un passager a besoin d'une aide particulière. Le personnel l'abordera et lui demandera s'il a besoin d'aide. Parfois, les voyageurs veulent se déclarer comme handicapés, mais parfois non. Le service n'est pas imposé au passager. Les transporteurs ne font qu'offrir le service, et le personnel a reçu la formation voulue pour dispenser de l'aide.

Il y a encore du travail à faire. Par exemple, des voyageurs ont formulé des plaintes parce que le système de divertissement en vol n'est pas pleinement accessible. Pour l'essentiel, néanmoins, les voyageurs peuvent utiliser le système canadien de transport et les services des transporteurs aériens.

We also deal with a number of other instances. A decision was rendered by the agency, which we call "one person, one fare." If a person requires an assistant, the airline cannot charge a separate fare for that assistance, because it is required for the person who is disabled. Also if a person is disabled by virtue of being obese, again only one fare is charged to that person.

Your last point was regarding how we compare to the international community and other airlines. We believe that the Canadian system is probably one of the most accessible systems.

We provide a number of voluntary codes of practice on the training of personnel, on the accessibility of terminals, on how the tactile markers are supposed to be installed in the rows, and we monitor compliance.

Our indication is that from 100 per cent to 90 per cent of all air carriers comply with those codes and standards. We have a good compliance rate. Through the survey, clients indicate to us that they are mostly satisfied.

Senator Housakos: I am glad you brought up the issue of one passenger, one fare. Is that approach unique to Canada?

Ms. Frid: I believe so.

Senator Housakos: If I understand the program correctly, you oblige Canadian national carriers to charge only one fare for obese people who need more than one seat, correct?

Ms. Frid: Yes.

Senator Housakos: Are they supplied extra space as they require it? Do the airlines provide that extra seat? Currently under this program, I assume they pay for one fare, but if they are large people — even some less-than-large people do not fit into some of the seats that the air carriers provide — in this instance, would the carrier, be it Air Canada or another airline, provide a large individual a second seat for the price of one fare?

Ms. Frid: The requirement is that if a person requires two seats and the person is disabled by being obese, then the airline will charge that person one fare.

Senator Housakos: Will the airline offer them a larger seat? That is what is currently happening.

Ms. Frid: That is right, yes.

Senator Housakos: Can you distinguish for us between the Flight Rights Canada program and what your tribunal does? Is there a parallel or overlap? What is the distinction between your tribunal and Flight Rights Canada?

Mr. Blanchard: The Flight Rights Canada initiative was initially a communication initiative launched with carriers and the Minister of Transport to advise passengers of their rights. It

Nous nous occupons aussi d'un certain nombre d'autres questions. L'Office a rendu une décision voulant que chaque voyageur paie un seul billet. Si un voyageur a besoin de quelqu'un pour l'aider, le transporteur ne peut pas faire payer un billet pour cet accompagnateur. Et si le handicap d'une personne est son obésité, on ne peut pas lui faire payer plus qu'un billet.

Enfin, vous avez demandé comment nous nous comparions à la communauté internationale et aux autres transporteurs aériens. Nous estimons que le système canadien est probablement l'un des plus accessibles.

Nous fournissons un certain nombre de codes de bonne pratique sur la formation du personnel, l'accessibilité des aéroports et l'installation des marqueurs tactiles dans les rangées, et nous surveillons leur application.

Selon nos indications, de 90 à 100 p. 100 des transporteurs aériens se conforment à ces codes et normes. Nous avons un bon taux de conformité. Un sondage nous apprend que les clients sont satisfaits, pour l'essentiel.

Le sénateur Housakos : Je suis heureux que vous ayez évoqué la question du billet unique pour chaque voyageur. Cette approche est-elle propre au Canada?

Mme Frid : Je le crois.

Le sénateur Housakos : Si je saisis bien, vous obligez les transporteurs nationaux canadiens à ne faire payer qu'un seul billet au voyageur obèse qui a besoin de plus d'un siège, n'est-ce pas?

Mme Frid : C'est bien cela.

Le sénateur Housakos : On donne à ces voyageurs l'espace supplémentaire dont ils ont besoin? Les transporteurs fournissent un siège supplémentaire? Actuellement, je présume que les voyageurs ne paient qu'un billet, mais s'il s'agit de personnes plus imposantes — même des personnes qui ne sont pas très grosses ne peuvent pas prendre place dans certains sièges d'avion — le transporteur, que ce soit Air Canada ou une autre compagnie, fournit-il un deuxième siège pour le prix d'un seul passage?

Mme Frid : Ce qui est exigé, c'est que le transporteur fasse payer une seule place au voyageur handicapé par l'obésité qui a besoin de deux sièges.

Le sénateur Housakos : Le transporteur propose-t-il un siège plus large? C'est ce qui se passe en ce moment.

Mme Frid : Oui, c'est exact.

Le sénateur Housakos : Pouvez-vous, pour notre gouverne, faire la distinction entre le programme Droits des voyageurs aériens Canada et les interventions de votre tribunal? S'agit-il de deux éléments parallèles ou y a-t-il chevauchement? Quelle est la distinction entre votre tribunal et Droits des voyageurs aériens Canada?

M. Blanchard : L'initiative Droits des voyageurs Canada a été au départ un programme de communication lancé par les transporteurs et le ministre des Transports pour informer les

evolved into a code of conduct and then into adoption by the four major carriers of terms and conditions of carriage that reflected the provisions of Flight Rights Canada.

We have jurisdiction over those provisions because the four major carriers in Canada have filed those provisions in their tariff. The provisions cover things like what carriers will do for you as a passenger if you are, say, four hours late. The provisions say they will provide a meal voucher. If you are eight hours late and if you have to stay overnight, carriers will provide for accommodations. If you stay on the tarmac for more than 90 minutes, they will provide, if possible, a snack and beverage. You will find these provisions in the Flight Rights Canada initiative.

All those provisions are subject to certain conditions. I will not go through the details of the wording, but a concept is built into these provisions that allows carriers to say, We are not supposed to give you this because it was not within our control, because it was due to a storm or whatever.

Those provisions are in the tariff of the four major carriers, and we can exercise jurisdiction over those terms and conditions. Maybe I should let Ms. Frid speak about complaints.

Ms. Frid: This situation is similar to what I submitted to the committee earlier, that if this situation is specified in the terms and conditions of carriage — for example, with respect to a tarmac delay of an hour, the carrier must provide electrical generation, waste removal, food and water and opportunity to disembark. Once a condition is in the tariff, we can process complaints if someone files a complaint that the carrier did not provide electrical generation, waste removal, food and water and so on for a tarmac delay.

If the complaint is something else that falls outside the tariff, we will advise that we cannot process the complaint because it is not within our jurisdiction.

Senator Martin: I do not know if this question was asked because I had to step out for a few moments. Regarding tourist travellers in Canada, are the statistics you provide regarding the number of complaints of all Canadian flyers? It says on page 9 foreign carriers, then on the next two pages, Canadian carriers and all carriers, but are the complaints listed here by Canadians? Your jurisdiction covers only complaints by Canadians, or are the complaints from people who have travelled in Canada as well? Do you deal with complaints from tourists?

Ms. Frid: I believe we do, yes. Complaints that we have against foreign carriers usually come from Canadians who have used those services and travelled on those airlines, the ones that you see listed.

Senator Martin: My question was in terms of the international community. We have this global economy, and within the airline industry, are there memorandums of understanding or agreements

passagers de leurs droits. L'initiative a évolué pour devenir un code de conduite et les quatre grands transporteurs ont ensuite adopté des conditions de transport qui reflètent les dispositions de Droits des voyageurs Canada.

Nous avons la compétence à l'égard de ces dispositions, car les quatre principaux transporteurs au Canada les ont reprises dans leur tarif. Elles portent notamment sur ce que les transporteurs peuvent faire pour le voyageur lorsqu'il y a quatre heures de retard, par exemple. Les dispositions prévoient un bon de repas. S'il y a huit heures de retard et s'il faut remettre le voyage au lendemain, les transporteurs fourniront l'hébergement. S'il y a plus de 90 minutes d'attente dans l'aire de trafic, ils fournissent, si possible, une collation et une boisson. Ces dispositions se trouvent dans l'initiative Droits des voyageurs Canada.

Toutes ces dispositions sont assorties de certaines conditions. Je ne vais pas entrer dans le détail du libellé, mais il y a un principe qui y est intégré, voulant qu'ils ne soient pas tenus de respecter ces obligations si le retard ne dépend pas d'eux. Par exemple, s'il y a une tempête.

Ces dispositions se trouvent dans le tarif des quatre grands transporteurs, et nous pouvons exercer notre compétence à l'égard de ces conditions. Peut-être devrais-je laisser Mme Frid parler des plaintes.

Mme Frid : Cette situation est analogue à celle dont j'ai parlé au comité tout à l'heure : si telle situation est prévue dans les conditions de transport, par exemple un retard d'une heure dans l'aire de trafic, le transporteur doit assurer l'approvisionnement en électricité et l'enlèvement des déchets, fournir de quoi manger et boire et donner la possibilité de descendre de l'appareil. Lorsqu'une condition est précisée dans le tarif, nous pouvons nous saisir d'une plainte alléguant que le transporteur n'a pas fourni ce que je viens d'énumérer lorsqu'il y a eu un retard dans l'aire de trafic.

Si la plainte porte sur un élément qui ne se trouve pas dans le tarif, nous informons le voyageur que nous ne pouvons examiner sa plainte parce que nous n'avons pas la compétence pour le faire.

Le sénateur Martin : J'ignore si ma question a déjà été posée, car j'ai dû m'absenter un moment. Je m'intéresse aux touristes qui voyagent au Canada. Vos statistiques sur le nombre de plaintes tiennent-elles compte de tous les voyageurs canadiens? À la page 9, il est question des transporteurs étrangers, puis, aux deux pages suivantes, il est question des transporteurs canadiens, puis de tous les transporteurs, mais les plaintes dont il est tenu compte ici sont-elles celles des Canadiens? Vos compétences sont-elles limitées aux plaintes formulées par des Canadiens ou pouvez-vous vous occuper également des autres voyageurs qui se sont déplacés au Canada? Acceptez-vous d'entendre les plaintes des touristes?

Mme Frid : Je crois qu'oui. Les plaintes formulées contre des transporteurs étrangers viennent de Canadiens qui ont eu recours à leurs services de transport. Ce sont celles dont il est tenu compte.

Le sénateur Martin : Je voulais parler de la communauté internationale. Nous vivons dans une économie mondialisée. Y a-t-il dans les transports aériens des protocoles ou des ententes

with other agencies and other jurisdictions? What happens to travellers in Canada and the complaints they may have?

I know we are focusing on the quality of service to Canadians, but we are also in this global economy and industry, especially with the airline industry. I am curious about those numbers as well.

Ms. Frid: I understand. In terms of the memorandum of understanding, we do not have such instruments with similar bodies in different countries. There is perhaps a reason for that, which is that as a federal administrative tribunal in Canada, we implement the law that we are authorized to administer. I am not exactly sure how it might work if we had an MOU with a similar agency in the European Union or in the United States.

Mr. Blanchard: I will add something to that point. Normally in our bilateral agreements with foreign countries, we have a clause that says we reserve the right to apply consumer protection rights, processes or laws of Canada. That clause is a standard feature of our bilateral agreements.

There might be cases where — and there have been a few cases in the past — our view about a certain matter differs from the view of a foreign authority that also has jurisdiction over the same matter. In those agreements, we have a bilateral dispute resolution process, if you will. However, these cases happen rarely.

Senator Martin: In terms of Canadians whose language may not be English or French, do you have officers who deal with complaints in other languages, or a consultant or others that you may use in the process?

Ms. Frid: In my experience, we have never had a passenger who has tried to file a complaint or access the agency in a different language. We do not have such capacity.

However, if we had a case, I suppose we would see how we can help that passenger reach the agency process and have access to justice.

Senator Martin: I would think that Canada, being a multicultural society, would have various community organizations. Often the consulate offices have consul ministers who work with different government agencies. I am sure that issue is something that can be worked out for the future.

I was thinking that new Canadians, as they learn English and French, will also have situations where they need to have their complaints heard and whatnot. That issue is a good piece to follow up on.

I have another question with regard to communications. I can imagine with your agency and the commissions, other agencies, various stakeholders and bodies that have their own jurisdictional territories that — although your agency, in and of itself, is effective, you do what you do and you provide your service — there could be important synergy and collaboration with other agencies.

avec d'autres organismes et d'autres administrations? Que se passe-t-il dans le cas des voyageurs qui viennent au Canada et des plaintes qu'ils peuvent avoir à formuler?

Je sais que nous mettons l'accent sur la qualité des services offerts aux Canadiens, mais nous sommes aussi dans une économie et, plus particulièrement, un secteur d'activité qui sont mondialisés. Je voudrais connaître ces données-là également.

Mme Frid : Je comprends. Nous n'avons pas de protocoles d'entente avec des organismes semblables au nôtre à l'étranger. Il y a peut-être une raison à cela : nous sommes un tribunal administratif fédéral, et nous appliquons la loi que nous sommes autorisés à faire respecter. Je ne sais pas au juste comment les choses se passeraient si nous avions un protocole d'entente avec une entité semblable dans l'Union européenne ou aux États-Unis.

M. Blanchard : Je vais ajouter quelque chose à ce même sujet. Normalement, dans nos accords bilatéraux avec des pays étrangers, nous avons une disposition par laquelle nous nous réservons le droit de faire respecter les droits des consommateurs, les processus et les lois du Canada. C'est une disposition normale de nos accords bilatéraux.

Il peut arriver, et il y a eu quelques cas par le passé, que nous ayons des divergences de vues avec une administration étrangère qui avait compétence dans le même domaine. Les accords prévoient un mécanisme bilatéral de règlement des différends, en quelque sorte. Il reste que ce sont des cas rares.

Le sénateur Martin : Pour les Canadiens qui ne parlent ni l'anglais ni le français, avez-vous des agents qui étudient des plaintes dans d'autres langues ou encore un consultant ou d'autres personnes auxquels vous pouvez avoir recours?

Mme Frid : D'après mon expérience, il n'est jamais arrivé qu'un voyageur essaie de présenter une plainte ou de communiquer avec l'Office dans une autre langue. Nous n'avons pas la capacité voulue.

Néanmoins, si un cas surgissait, je présume que nous chercherions les moyens d'aider le voyageur à se prévaloir des services de l'Office et à obtenir justice.

Le sénateur Martin : J'aurais été porté à penser, étant donné que le Canada est une société multiculturelle, qu'il existe différentes organisations communautaires. Les bureaux consulaires ont souvent du personnel qui travaille avec différents organismes gouvernementaux. Je suis persuadé qu'il est possible de trouver une solution pour l'avenir.

Je me disais que des néo-Canadiens qui sont en train d'apprendre l'anglais et le français peuvent aussi à l'occasion avoir des plaintes à faire valoir, par exemple. C'est une bonne question à suivre.

J'ai une autre question à poser sur les communications. Je peux imaginer que votre office, les commissions, d'autres organismes et diverses instances et entités qui ont leur propre domaine de compétence pourraient avoir une importante synergie et collaborer entre eux. Cela, bien que, en soi, votre office soit efficace, fasse ce qu'il a à faire et dispense ses services.

In terms of your communication strategies or how you work with other authorities and agencies, et cetera, is there a regular communication? Is there a specific communication strategy that you roll out every year?

What kinds of communication strategies do you have in place to ensure that all these pieces are connected, rather than working in silos?

Mr. Blanchard: First, we have a close relationship with Transport Canada because they provide the policy mandate. All of us here meet on a regular basis with our colleagues to understand better the policy environment.

We also have issues we need to deal with at times. For example, we are involved in bilateral agreements with the Department of Foreign Affairs and International Trade and Transport Canada. We are part of that team. When the mandate is created and when the negotiation takes place, we are a part of that process. That is one aspect.

The other thing is that we have regular contact with industry. That contact is a strong priority for our chair; he wants us to have a lot of outreach with industry. We meet with airlines all the time and we maintain good contact with them.

I also have my staff, and part of my staff is responsible for international agreements. They become involved in meeting with their foreign counterparts in the United States and Europe. We are aware broadly of what is happening, because it may have ripple effects on what we are responsible for.

Senator Johnson: We dealt with the interests of the travelling public. Your mandate also extensively includes licensing and charter permits to Canadian and foreign air carriers offering services in Canada, and enforcing licensing requirements. You participate in the negotiation and implementation of international air agreements and administer international air tariffs.

Can you elaborate on these functions of the agency and tell us how well you are able to fulfill this mandate? Does the mandate enable you to engage in these activities?

Mr. Blanchard: Bilateral air agreements are a tripartite effort involving Transport Canada, DFAIT and the CTA. The mandate for the negotiation is established essentially by Transport Canada. The actual negotiation takes place under the leadership of DFAIT. We support this process by providing support service when it comes to the "doing business" environment.

In the agreement itself, we are the owner of part of this process. We coordinate across the federal family the provisions that should be embedded in bilateral air agreements to ensure we have a favourable "doing business" environment with Canadians. We deal with things like repatriation of profits, labour issues, whether businesses can use their own employees in foreign countries, the kinds of treatment they will receive when they are operating in a

Sur le plan des stratégies de communication et de la collaboration avec d'autres administrations et organismes, par exemple, y a-t-il des échanges réguliers? Existe-t-il une stratégie de communication précise que vous déployez chaque année?

Quels genres de stratégie de communication avez-vous en place pour veiller à ce que tous les éléments soient coordonnés, plutôt que de laisser chacun travailler dans son créneau bien délimité?

M. Blanchard : D'abord, nous entretenons des relations étroites avec Transports Canada, parce qu'il fournit le mandat en matière de politique. Nous tous ici présents nous rencontrons régulièrement avec nos collègues pour essayer de mieux comprendre le contexte de la politique.

Il y a également des questions dont nous avons besoin de discuter à l'occasion. Par exemple, nous participons à des accords bilatéraux aux côtés du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et de Transports Canada. Nous faisons partie de cette équipe. Lorsqu'il s'agit de définir le mandat et pendant les négociations, nous participons à la démarche. Voilà un élément.

L'autre élément, c'est que nous avons des contacts réguliers avec l'industrie. Il s'agit d'une grande priorité pour notre président, qui veut que nous ayons beaucoup de communications avec ce secteur d'activité. Nous rencontrons sans cesse les représentants des transporteurs aériens, avec qui nous entretenons de bons contacts.

J'ai également mes collaborateurs, et certains d'entre eux sont chargés des accords internationaux. Ils rencontrent leurs homologues étrangers, aux États-Unis comme en Europe. Nous sommes au courant de ce qui se passe en général, parce qu'il peut y avoir des répercussions sur ce dont nous nous occupons.

Le sénateur Johnson : Nous avons discuté des intérêts des voyageurs. Une grande partie de votre mandat consiste également à vous occuper des licences et des permis de nolissement pour les transporteurs canadiens et aussi pour les transporteurs étrangers qui offrent des services au Canada, et à faire respecter les conditions dont les licences sont assorties. Vous participez à la négociation et à l'application d'accords internationaux sur le transport aérien et administrez les tarifs internationaux.

Pouvez-vous donner davantage de précisions sur ces fonctions de l'Office et nous dire comment vous pouvez vous acquitter de ce mandat? Le mandat vous permet-il de vous livrer à ces activités?

M. Blanchard : Les accords bilatéraux dans le domaine de transport aérien sont le résultat des efforts de trois entités : Transports Canada, le MAECI et l'OTC. C'est Transports Canada, essentiellement, qui établit le mandat de négociation. Les négociations se déroulent sous la conduite du MAECI. Et nous appuyons le processus en fournissant un service de soutien lorsqu'il s'agit du contexte concret des affaires.

Dans l'accord même, nous sommes le rouage propriétaire du processus. Nous coordonnons dans l'ensemble de la famille fédérale les dispositions qui doivent faire partie intégrante des accords bilatéraux sur le transport aérien pour que nous ayons un contexte favorable « aux affaires » avec les Canadiens. Nous traitons d'éléments comme le rapatriement des bénéfices, les relations de travail, le recours aux employés mêmes de l'entreprise

foreign country and whether it will be based on a non-discriminatory kind of arrangement. We deal with those kinds of issues, and we are responsible for that part.

We also provide feedback to that process, because we are administering on a day-to-day basis the licensing activities of Canada. We are aware of what is happening in the marketplace on a refined basis. We provide input to the negotiation based on what we see at our end.

We also apply the law. Once the agreement is in place, someone has to apply the agreement. We have the authority to issue the licences and our extra bilateral authorities based on our understanding of what was negotiated.

That is for the bilateral side.

When it comes to air tariffs, domestic tariffs do not need to be filed with the agency. However, internationally, there is a requirement for filing the terms and conditions of carriers. In particular, in some markets carriers also have to file the fares. We ensure that those filings are in accordance with international convention.

For instance, we signed the Montreal Convention. The Carriage by Air Act followed in 2003. There are certain liability provisions in that act, so we ensure, for instance, the tariffs that are filed conform to that convention. It is only an example of what we do with respect to tariffs.

Senator Johnson: Does anyone else have anything to say? No.

Senator Mercer: I want to switch to in-flight safety issues. We talked about disabled passengers.

Regarding luggage, it seems to me as we have progressed, particularly since airlines have been a little more restrictive on checked luggage, more people are travelling with unchecked luggage, since we do not want to lose our luggage.

However, it seems to me that more people probably are being hurt in airplanes today by luggage falling out of the bin above. I do not know how many times we have all seen things falling out of the bin above. Have you had complaints about that issue specifically?

Ms. Frid: No, I am afraid we have not had any specific instances where luggage has fallen and someone was injured or hurt in any way by it.

Senator Mercer: You will soon.

Mr. Jacques: We do not have authority over cabin safety. That is a Transport Canada function.

Senator Mercer: With respect to checked luggage, if I were to check luggage and not board the plane, my understanding of the process is that they would then remove my luggage from the plane. I would have to claim it later, I guess.

à l'étranger et l'absence de discrimination dans les arrangements. Nous nous occupons de ces éléments et nous en avons la responsabilité.

Nous livrons également nos réactions au sujet du processus, car nous administrons les activités courantes de délivrance des licences au Canada. Nous sommes au courant de ce qui se passe sur le marché de façon précise. Nous participons aux négociations en nous appuyant sur ce que nous observons de notre côté.

Nous appliquons également la loi ainsi que l'accord, une fois qu'il est en place. Nous avons le pouvoir de délivrer les licences et nous exerçons nos pouvoirs supplémentaires dans le cadre bilatéral en nous fondant sur notre interprétation de ce qui a été négocié.

Voilà pour ce qui est de la dimension bilatérale.

Quant aux tarifs aériens, il n'est pas nécessaire de déposer les tarifs intérieurs auprès de l'Office. Au niveau international, par contre, le dépôt des conditions des transporteurs est exigé. Plus particulièrement, sur certains marchés, les transporteurs doivent également déposer leur tarification. Nous veillons à ce que ces dépôts soient conformes à la convention internationale.

Ainsi, nous avons signé la Convention de Montréal. La Loi sur le transport aérien a suivi, en 2003. Cette loi contient des dispositions sur la responsabilité financière. Nous veillons donc à ce que les tarifs déposés soient conformes à cette convention. Ce n'est là qu'un exemple qui illustre ce que nous faisons à l'égard des tarifs.

Le sénateur Johnson : Quelqu'un d'autre a quelque chose à ajouter? Non.

Le sénateur Mercer : Je voudrais passer aux questions de sécurité en vol. Nous avons parlé des voyageurs handicapés.

En ce qui concerne les bagages, il me semble que nous avons progressé, surtout depuis que les transporteurs aériens imposent davantage de restrictions au sujet des bagages enregistrés, puisque plus de gens voyagent sans bagages enregistrés par crainte de les perdre.

Toutefois, il me semble qu'il y a probablement plus de voyageurs qui se blessent aujourd'hui dans les avions à cause des bagages qui tombent des compartiments. Avez-vous eu des plaintes à ce sujet précis?

Mme Frid : Non, je crois que nous n'avons pas eu de cas précis où des blessures ont été causées par des bagages qui tombent des compartiments.

Le sénateur Mercer : Cela ne saurait tarder.

M. Jacques : Nous n'avons pas compétence au sujet de la sécurité dans la cabine. Cela relève de Transports Canada.

Le sénateur Mercer : En ce qui concerne les bagages enregistrés, si j'enregistre des bagages, mais ne monte pas à bord, je crois savoir qu'on retirera mes bagages de l'avion. Je dois les récupérer plus tard, je présume.

However, if I show up at the airport, check my luggage, show up at the gate and they have overbooked the flight, my luggage is on the plane. In other words, the plane leaves without me but my luggage is on the plane. That situation passes muster.

I understand from at least one case that I saw that it happens. Is that situation allowed? It amazes me that if the airline removes the luggage because I did not show up at the gate, it would allow my luggage to go because I was left behind in the oversold group. Terrorists and those people are not totally stupid. They can figure out this situation and perhaps find themselves in that position — away goes the luggage.

Ms. Frid: The requirement to reconcile passengers with their luggage stems from the Air India experience and the recent report. However, the agency has no mandate or jurisdiction over security.

Senator Mercer: Who does?

Ms. Frid: Transport Canada.

Senator Mercer: When they are back before the committee, we will have a talk with them. I have seen what I described happen at least once: The luggage left and the passenger was standing there. Fortunately, nothing happened, but it could have.

Senator Plett: I know we are studying air travel here. Is your organization also responsible for trains and buses? The same thing we have asked here today on air travel applies to other forms of transportation, does it not?

Mr. Jacques: Our mandate is mainly for freight trains. That is the main thing. For accessibility purposes, we have jurisdiction over VIA Rail. The same thing applies to marine on accessibility matters. Otherwise, our mandate is fairly restricted.

On the marine operation, for instance, we deal with complaints with respect to pilotage, and we administer the Coasting Trade Act and so on. We do not have the same power with respect to passengers for marine and rail services. As for buses, we have jurisdiction for accessibility purposes on extra-provincial bus services.

Senator Plett: Senator Mercer alluded to handicap and disability issues and then did not ask the question I thought he might.

In this booklet we were given, *Take Charge of Your Travel*, I found something interesting. I want to be on one of these airplanes one time where "washrooms can accommodate on-board wheelchairs." Every airplane I have been on has a hard time accommodating me. I am not sure how those washrooms can accommodate wheelchairs. What airplanes accommodate wheelchairs?

Ms. Frid: I can respond to that question. As a matter of fact, I was on an airplane only last week and I asked the flight attendant to show me how wheelchairs are accommodated. If you go to the

Par contre, si je me présente à l'aéroport, enregistre mes bagages, me présente à l'embarquement et ne peux monter à bord à cause d'un problème de surréservation, mes bagages restent à bord. En d'autres termes, l'avion part sans moi, mais avec mes bagages. Cette situation semble acceptable.

Je crois comprendre d'après au moins un cas dont j'ai été témoin que c'est ce qui se passe. Ce genre de chose est-il autorisé? Je m'étonne du fait que, si le transporteur retire mes bagages parce que je ne me suis pas présenté à l'embarquement, il emporte mes bagages même si je suis laissé derrière à cause d'un problème de surréservation. Les terroristes et les gens de même acabit ne sont pas stupides. Ils peuvent y voir clair et s'arranger peut-être pour se retrouver dans cette situation, et les bagages partent sans eux.

Mme Frid : L'obligation de garder ensemble les voyageurs et leurs bagages découle de l'incident d'Air India et du rapport récent. J'ajoute cependant que l'Office n'a pas compétence en matière de sécurité.

Le sénateur Mercer : Qui a compétence?

Mme Frid : Transports Canada.

Le sénateur Mercer : Lorsque ses représentants comparaîtront de nouveau devant le comité, nous allons discuter avec eux. J'ai vu au moins une fois ce que je viens de décrire : les bagages sont partis, mais le voyageur est resté là. Heureusement, rien ne s'est produit, mais cela aurait été possible.

Le sénateur Plett : Je sais que nous étudions ici le transport aérien. Votre organisation est-elle également responsable du transport par train et par autocar? Les questions que nous avons posées aujourd'hui à propos du transport aérien ne valent-elles pas pour d'autres formes de transport?

M. Jacques : Notre mandat concerne surtout les trains de marchandises. C'est l'élément principal. Pour ce qui est de l'accessibilité, nous avons compétence à l'égard de VIA Rail. Et aussi à l'égard du transport maritime. Par ailleurs, notre mandat est assez restreint.

Dans les transports maritimes, par exemple, nous recevons les plaintes relatives au pilotage, nous appliquons la Loi sur le cabotage et ainsi de suite. Nous n'avons pas le même pouvoir à l'égard des passagers des transports maritimes et ferroviaires. Quant aux autocars, nous avons compétence en matière d'accessibilité dans les services extraprovinciaux.

Le sénateur Plett : Le sénateur Mercer a fait allusion aux questions de handicap et d'invalidité, mais il n'a pas posé la question que j'aurais attendue.

Dans la brochure qu'on nous a remise, *Soyez maître de votre voyage*, j'ai trouvé quelque chose d'intéressant. Je voudrais monter un jour dans un de ces avions où « les toilettes sont conçues pour accueillir les fauteuils roulants ». Dans tous les appareils où j'ai voyagé, j'ai bien du mal à me déplacer. Je ne vois pas trop comment les toilettes peuvent accueillir les fauteuils roulants. Dans quels avions peuvent-elles le faire?

Mme Frid : Je peux répondre. En fait, je me trouvais à bord d'un appareil la semaine dernière, et j'ai demandé à un agent de bord de me montrer comment on pouvait s'y prendre avec les

back of the cabin, there are two washrooms facing each other and there is usually a curtain. The flight attendant will take out the airplane wheelchair, which is a folding chair. It has no armrests, but it is wide enough to pass through the aisle.

Senator Plett: I have seen them.

Ms. Frid: The flight attendant will help the person to transfer from their seat to the wheelchair, wheel that chair towards the washroom, close the curtain so they can open the door fully, and then wheel the person into the washroom. Those washrooms and wheelchairs are designed for the wheelchair to fit in. There are special armrests in the washroom that allow the person to grab onto and transfer onto the seat. Indeed, this area is designed to make it possible to use a wheelchair.

Of course, those accommodations are available on the larger aircraft. In fact, our standards apply to aircraft that carry over 30 passengers; a fixed-wing aircraft with over 30 passengers. On a smaller aircraft, this accommodation certainly remains a challenge.

Senator Plett: Thank you very much. I was not aware of that.

Senator Mercer: I have a small supplementary question on something that Senator Plett raised in the first part of his question. Do you also have responsibility for Atlantic ferry service from Nova Scotia to Newfoundland? Is that part of the mandate?

Mr. Blanchard: On accessibility matters, yes it is.

Senator Mercer: Is it only on accessibility?

Mr. Blanchard: Yes.

Senator Mercer: It is not on other matters?

Mr. Blanchard: Potentially, there could be Coasting Trade Act applications, but that is a different matter. If they wanted to use a foreign ship for their own purpose, they might come to the agency, but that would be the limited exception to what I have said.

Senator Merchant: I, too, have a question that is not related to our study. Since the door has been opened by others, I will ask my question. I come from Western Canada, and this is something I know about.

A couple of years ago, the CTA ruled, in essence, that CN Rail and CP Rail had been deceiving the CTA for over 10 years. Farmers, mostly westerners, had paid almost \$2 billion more than they should have. Do you know the case I am talking about?

Ms. Frid: Is that the revenue cap on grain?

Senator Merchant: Is there anything the government can do to enhance your capacity to obtain information and get the grain-shipping decisions right on an ongoing basis?

Mr. Blanchard: I am responsible for the revenue cap. That program has been in existence for almost a decade now. It is legislated in the Canada Transportation Act. The program provides for a scheme whereby the railways cannot charge more than a

fauteuils roulants. À l'arrière de la cabine, il y a deux toilettes, l'une en face de l'autre, et elles sont habituellement dissimulées par un rideau. L'agent sort le fauteuil roulant conçu pour l'avion, qui est un fauteuil pliant. Il n'a pas d'accoudoirs, et il est assez étroit pour circuler dans l'allée.

Le sénateur Plett : J'ai déjà vu ces fauteuils.

Mme Frid : L'agent de bord aide la personne à s'installer dans le fauteuil, le pousse jusqu'aux toilettes, tire le rideau pour pouvoir ouvrir la porte au maximum et pousse le fauteuil dans les toilettes. Les toilettes et les fauteuils sont conçus pour que les fauteuils puissent entrer. Dans les toilettes, il y a des accoudoirs spéciaux qui permettent à la personne de s'installer sur le siège. Les toilettes sont donc conçues pour qu'on puisse y utiliser le fauteuil.

Il va sans dire que ces installations ne se trouvent qu'à bord des appareils les plus grands. En réalité, nos normes s'appliquent aux avions de plus de 30 places, aux aéronefs à voilure fixe capables d'accueillir plus de 30 passagers. À bord des appareils plus petits, cet aménagement demeure difficile.

Le sénateur Plett : Merci beaucoup. Je n'étais pas au courant.

Le sénateur Mercer : J'ai une brève question complémentaire à poser sur un point que le sénateur Plett a soulevé dans la première partie de sa question. Avez-vous une responsabilité à l'égard du service de transbordeurs de l'Atlantique entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve?

Mr. Blanchard : En matière d'admissibilité, oui.

Le sénateur Mercer : Seulement en matière d'accessibilité?

Mr. Blanchard : Oui.

Le sénateur Mercer : Et rien d'autre?

Mr. Blanchard : Il pourrait y avoir des demandes formulées aux termes de la Loi sur le cabotage, mais c'est une autre question. Si on veut utiliser à ses propres fins un navire étranger, on s'adresse à l'Office, mais il s'agit d'une exception limitée à ce que j'ai dit.

Le sénateur Merchant : J'ai moi aussi une question à poser qui ne se rapporte pas à notre étude. Comme la porte a été entrouverte pour d'autres, je vais la poser. Comme je viens de l'Ouest du Canada, je suis au courant de la situation.

Il y a un ou deux ans, l'OTC a rendu une décision disant en somme que le CN et CP avaient trompé l'Office pendant plus de 10 ans. Les agriculteurs, surtout de l'Ouest, avaient payé près de 2 milliards de dollars de trop. Savez-vous de quelle affaire je veux parler?

Mme Frid : S'agit-il du plafonnement du revenu tiré du transport du grain?

Le sénateur Merchant : Le gouvernement peut-il faire quelque chose pour renforcer votre capacité d'obtenir de l'information et de rendre en tout temps des décisions justes sur le transport du grain?

M. Blanchard : C'est moi qui m'occupe de ce plafonnement. Le programme existe depuis près d'une dizaine d'années. Il est prévu par la Loi sur les transports au Canada. Il prévoit que les compagnies ferroviaires ne peuvent facturer plus qu'un certain

certain amount for the movement of Western grain. We administer that program. We set the volume-related composite price index, VRCPI, which is essentially an index of inflation for the railways. That index allows railways to determine how much they can charge in the following crop year. We then assess, at the end of the crop year, whether the railways have lived within their cap.

The program is what it is, because it is legislated. If there was a will to change the program, this change would not come from the agency but from Parliament. Essentially, we are doing what we are asked to do.

Senator Merchant: What is the solution for the Western farmer if they are being overcharged, in this case by over \$2 billion?

Mr. Blanchard: If they exceed the revenue cap, we can ask them to send that money to the Western Grains Research Foundation. There is a penalty. It is not only the amount that must be given back to the Western Grains Research Foundation; it is the amount plus a penalty.

In terms of the overall design of the program, I suggest that if you have concerns, that you make those representations to Transport Canada, because that issue is not something we can deal with. We administer the program that we have been given.

Mr. Jacques: I believe there is a class action in that respect.

Senator Merchant: I am aware of it, yes.

Mr. Jacques: There is presently a class action with respect to that \$2 billion that is alleged to have been overpaid.

Senator Merchant: Yes; thank you for your indulgence.

The Chair: Ms. Frid, Mr. Blanchard and Mr. Jacques, thank you for your presence here today.

Before closing, I remind members that tomorrow we will meet at 6:45 to hear from the Canadian Airports Council, in this same room.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday November 17, 2010

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 6:50 p.m. in the context of its study about new issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[Translation]

The Chair: Good evening, honourable senators. I call this session of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in order.

This evening, we will continue our review of the Canadian airline industry study that has come before our committee. We are pleased to welcome from the Canadian Airports Council, Chairman Mr. William Restall, Vice-Chair Mr. Tom Ruth, and Member of the Board of Directors Mr. Lloyd McCoomb.

montant pour le transport du grain de l'Ouest. Nous administrons ce programme. Nous établissons l'indice des prix composite afférent au volume, l'IPCAV, qui est au fond un indice de l'inflation pour les chemins de fer. Il permet aux compagnies ferroviaires de calculer le montant qu'ils peuvent facturer au cours de la campagne agricole suivante. Nous vérifions à la fin de la campagne si les chemins de fer ont respecté le plafond.

Le programme est ce qu'il est parce qu'il est prévu par la loi. Si on voulait le modifier, c'est le Parlement, et non l'Office, qui pourrait le faire.

Le sénateur Merchant : Quelle est la solution pour l'agriculteur de l'Ouest qui est surfacturé à hauteur de plus de 2 milliards de dollars?

M. Blanchard : Si le plafond est dépassé, nous pouvons demander aux transporteurs ferroviaires d'envoyer le montant en trop à la Western Grains Research Foundation. Il y a une amende. Il faut verser à la Fondation non seulement le montant facturé en trop, mais également une amende.

Pour ce qui est de la conception générale du programme, je vous conseille, si vous avez des préoccupations, d'intervenir auprès de Transports Canada, car ce n'est pas une question qui est de notre ressort. Nous ne faisons qu'appliquer le programme qui nous est confié.

M. Jacques : Je crois qu'il y a un recours collectif à ce sujet.

Le sénateur Merchant : Effectivement. Je suis au courant.

M. Jacques : Il y a en ce moment un recours collectif au sujet des 2 milliards de dollars que les agriculteurs auraient payés en trop.

Le sénateur Merchant : Oui. Merci de votre indulgence.

Le président : Madame Frid et messieurs Blanchard et Jacques, merci d'avoir comparu.

Avant de conclure, je rappelle aux membres du comité que demain, nous nous réunirons dans la même salle à 18 h 45 pour entendre les représentants du Conseil des aéroports du Canada.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 17 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 50, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Bonsoir, honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent transport et des communications ouverte.

Ce soir nous poursuivons notre étude sur le secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi. Nous sommes heureux d'accueillir du Conseil des aéroports du Canada, M. William Restall, président, M. Tom Ruth, vice-président, M. Lloyd McCoomb, membre du conseil d'administration.

[English]

We also have Mr. Daniel-Robert Gooch, who is being discreet at the back.

Mr. Restall, I invite you to make opening remarks, after which we will have questions from the senators.

William Restall, Chair, Canadian Airports Council: Members of the committee, thank you for the opportunity to address you this evening on your timely study on emerging issues in the airline industry. We have followed the testimony over the past few weeks with great interest.

The Canadian Airports Council, CAC, represents the airports sector in Canada on common areas of industry concern. CAC member airports create in excess of \$45 billion in economic activity in the communities they serve. More than 200,000 jobs are directly associated with CAC member airports, generating a payroll of more than \$8 billion annually.

We are a very diverse group. Our membership includes 47 organizations that operate more than 200 airports throughout Canada, including all 26 National Airports System, NAS, airports. Our members operate the largest airports in the country. This includes airports with which you are undoubtedly very familiar, such the Toronto Pearson International Airport.

I am joined today by Mr. Lloyd McCoomb, who is the president and CEO of the Greater Toronto Airports Authority and the chair of our large airport caucus.

CAC includes all sizes of airports, such as the one in Saskatoon. In addition to being the chair of the CAC, I am also the president and CEO of the Saskatoon Airport Authority. Our membership includes all geographical areas of Canada, including the three territorial governments.

I am also joined by Mr. Tom Ruth, who is the vice-chair of CAC and who operates the Halifax Stanfield International Airport, an important airport in Atlantic Canada.

Airports agree that this is a very timely study of aviation in Canada. Aviation is a complex industry, and we are just one segment in the value chain that comes together to make up the traveller's experience from origin to destination. It is a role we take very seriously.

Airports across Canada are striving to be as competitive as possible to meet the needs of our local, provincial and national economies. When I speak about competitiveness, I mean more than just costs. To be truly competitive, airports need to be safe and secure; we need facilities that work; we need to have processes in place to effectively move people and goods; and we need to satisfy our customers with excellent customer service. Costs matter, but they are only part of the competitiveness story.

[Traduction]

Nous recevons également M. Daniel-Robert Gooch, qui se fait discret à l'arrière.

Monsieur Restall, j'aimerais vous inviter à faire votre déclaration préliminaire. Nous passerons ensuite aux questions des sénateurs.

William Restall, président, Conseil des aéroports du Canada : Chers sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous ce soir dans le cadre de votre étude tout à fait d'actualité sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien. Nous avons suivi les témoignages des dernières semaines avec beaucoup d'intérêt.

Le Conseil des aéroports du Canada, le CAC, représente les intérêts communs des aéroports canadiens. Les aéroports membres du CAC génèrent une activité économique de plus de 45 milliards de dollars dans les collectivités qu'ils desservent. Plus de 200 000 emplois sont directement liés aux aéroports membres du CAC, ce qui représente une masse salariale annuelle de plus de 8 milliards de dollars.

Nous sommes un groupe très diversifié. Nous comptons 47 organisations membres qui exploitent plus de 200 aéroports un peu partout au Canada, y compris les 26 aéroports du Réseau national des aéroports, le RNA. Nos membres exploitent les plus grands aéroports au pays, entre autres certains que vous connaissez bien, comme l'aéroport international Pearson de Toronto.

Je suis accompagné aujourd'hui par M. Lloyd McCoomb, qui est le président et chef de la direction de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et le président de notre comité des grands aéroports.

Le CAC regroupe des aéroports de diverses tailles, comme celui de Saskatoon. En plus d'être le président du CAC, je suis également le président et chef de la direction de l'Administration aéroportuaire de Saskatoon. Nous comptons des membres dans toutes les régions du Canada, y compris dans les trois territoires.

Je suis aussi accompagné par M. Tom Ruth, qui est le vice-président du CAC et qui exploite un important aéroport dans le Canada atlantique, l'aéroport international Stanfield d'Halifax.

Les aéroports conviennent que votre étude sur l'aviation au Canada est tout à fait d'actualité. L'aviation est un secteur complexe, et nous ne sommes qu'un maillon dans la chaîne de valeur qui forme l'expérience du voyageur, de son point de départ à sa destination. C'est un rôle que nous prenons très au sérieux.

Les aéroports du Canada s'efforcent d'être aussi compétitifs que possible dans leur réponse aux besoins des marchés locaux, provinciaux et national. Je ne parle pas que des coûts. Pour être véritablement compétitifs, les aéroports doivent être sécuritaires. Ça nous prend des installations fonctionnelles. Ça nous prend des processus efficaces pour transporter les passagers et les marchandises. Nous devons aussi répondre aux exigences de nos clients par un excellent service à la clientèle. Les coûts ont leur importance, mais ils ne sont qu'un élément de la concurrence.

That is why airports in Canada have invested more than \$14 billion in capital infrastructure commitments since the devolution of airports began in 1992. In fact, we rank first in the world in airport infrastructure according to the World Economic Forum's annual report on travel and tourism competitiveness. At a time when communities across this country find themselves challenged by transportation infrastructure deficits, Canada has a new, modern and effective airport system to support economic activity and extend Canada's global reach.

These investments have been financially funded, not by the government, but by air travellers through the airport improvement fees. This has an impact on the ticket costs. We also must remember that, like all transportation infrastructure, airports have continual capital investment needs. Our NAS airports pay rent to the federal government but have few, if any, federal funding opportunities under programs such as the recently high-profiled stimulus programs. This is not true of the other modes of transportation in Canada.

As governments, businesses and ordinary Canadians work to recover from the recent economic downturn, airports find themselves equally challenged to recover from drops in business activities that occurred in 2009. We operate like any other business, only with an obligation to reinvest any surpluses we generate back into the airport. However, I am pleased to report that aviation traffic across Canada is rebounding, and we have seen positive growth, especially in the international sectors.

Our industry has some particular challenges. As we saw our traffic numbers fall, we were also increasingly challenged to maintain vigilance to address security issues and deliver a high level of customer service to continue to attract passengers and airlines that have a multitude of choices of where to fly.

During these hearings, you have heard many questions about the passenger experience. Airports are keenly aware that travellers have high expectations. We are very focused on customer service and are working hard to satisfy the expectations of our customers.

When it takes a long time for a suitcase to reach a baggage carousel, the passenger does not care that it was an airline employee's responsibility to deliver that bag. She or he just cares that the bag was late at a particular airport. When a traveller faces a long line at customs or pre-board screening, he or she does not care about the government agency performing these roles, only that the lines were long at another particular airport.

Travellers care about the quality of the whole experience. That is one of the reasons we have made such capital investments in our facilities. We want our travellers to be proud of the airports in their communities, and we want them to be comfortable and

C'est pourquoi les aéroports au Canada ont investi plus de 14 milliards de dollars dans les infrastructures depuis le début de la dévolution des aéroports en 1992. En fait, nous nous classons au premier rang mondial pour ce qui est des infrastructures aéroportuaires, selon le rapport annuel du Forum économique mondial sur la compétitivité dans les secteurs du voyage et du tourisme. À une époque où des collectivités un peu partout au pays sont aux prises avec des infrastructures de transport déficientes, le Canada possède un nouveau réseau aéroportuaire à la fois moderne et efficace qui vient appuyer l'activité économique et accroître la présence du Canada dans le monde.

Ces investissements ont été financés non pas par le gouvernement, mais bien par les passagers du transport aérien au moyen de frais d'améliorations aéroportuaires, ce qui a une incidence sur le prix des billets. Il faut également tenir compte du fait que, comme toutes les infrastructures de transport, les aéroports ont des besoins permanents en investissements dans les immobilisations. Nos aéroports du RNA paient un loyer au gouvernement fédéral, mais n'ont accès à pratiquement aucune source de financement fédéral dans le cadre de mesures comme les récents programmes incitatifs dont on a beaucoup entendu parler. La situation est différente pour les autres modes de transport au Canada.

Au moment où les gouvernements, les entreprises et les citoyens du Canada s'efforcent de se remettre du récent ralentissement économique, les aéroports font eux aussi face à d'importants défis en tentant de se remettre de la diminution des activités qui s'est produite en 2009. Nous fonctionnons comme n'importe quelle autre entreprise, mais nous avons l'obligation de réinvestir les surplus dans nos aéroports. Cependant, je suis heureux de mentionner que le trafic aérien au Canada connaît une reprise, et nous voyons une belle croissance, notamment dans les secteurs internationaux.

Notre secteur fait face à des défis particuliers. Pendant que nous assistions à la dégringolade de notre trafic, nous faisons face à des défis de plus en plus importants sur le plan de la sécurité et du service à la clientèle pour continuer à attirer des passagers et des compagnies aériennes qui offrent de nombreux choix de destinations.

Pendant vos travaux, vous avez entendu beaucoup de questions au sujet de l'expérience des passagers. Les aéroports sont tout à fait conscients que les voyageurs ont des attentes élevées. Le service à la clientèle est au cœur de nos priorités, et nous travaillons fort pour répondre aux attentes de nos clients.

Lorsqu'un passager doit attendre longtemps avant que sa valise arrive sur le carrousel, ça ne l'intéresse pas de savoir que c'est la responsabilité d'un employé de la compagnie aérienne d'apporter sa valise. Sa seule préoccupation est qu'il a attendu longtemps avant d'avoir sa valise à cet aéroport-là. Lorsqu'un passager attend longtemps aux douanes ou à un contrôle avant l'embarquement, ça ne l'intéresse pas d'en savoir plus long sur l'agence gouvernementale qui s'occupe de ces choses-là. Sa seule préoccupation est que les files étaient longues à cet aéroport-là.

Les voyageurs se soucient de la qualité de l'expérience dans son ensemble. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons investi dans nos installations. Nous voulons que nos voyageurs soient fiers des aéroports dans leurs collectivités, et nous voulons leur offrir

entertained. We provide restaurants and retail options unmatched from just a few years ago. By providing these retail options that people are looking for, we also generate millions of dollars in revenue each year — revenue that goes to offset the cost of charges paid by the air carriers.

As you can imagine, many of the factors that impact the passenger experience are outside of our direct control. That does not mean we absolve ourselves of responsibility of our customers in these areas — far be it from that. We work closely with the air carriers and with the two federal agencies that significantly impact the passenger experience — the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA; and the Canada Border Services Agency, CBSA.

Airports are international borders, and we work with CBSA on a host of programs to improve the passenger experience. We now have NEXUS terminals at eight of our largest airports and are seeking to have that network expanded. Vancouver Airport Authority and CBSA are working on a pilot initiative that allows most Canadian passport holders to re-enter Canada by submitting to an automated process that uses innovative technology.

These are great programs with a lot of potential to improve the passenger experience in the coming years.

Security can be a particular irritant to the passenger experience. In the post-9/11 environment, we have seen an ever-changing array of security measures put in place to keep us safe. Many of these take place behind the scenes and are never seen by the public. Many others, particularly those put in place following terrorist-related incidents in 2001, 2006 and last December, have a significant impact on the travel experience. As I said, we work closely with CATSA and the regulator, Transport Canada, to offer a safe and secure environment while mitigating the impact of these measures on the passenger experience as much as possible. The services provided by the airlines and the government agencies impact a traveller's experience, and we need to work collaboratively to ensure that processes are safe, effective and customer-oriented.

As I have said, CAC members operate a diverse network of airports across the country. What is right at Toronto Pearson International Airport will not be the same as what my community needs in Saskatoon. One size does not fit all. We need to look at how we treat our gateway airports so that these airports can not only thrive but also support and feed traffic to the other airports in the Canadian system. Similarly, we need to look at how we treat our medium and small airports to ensure that they are thriving. Together with the government, we can develop a new set

confort et divertissement. Notre sélection de restaurants et de commerces est incomparable et dépasse largement ce qui se faisait il y a quelques années seulement. En mettant à disposition les commerces que les gens souhaitent avoir, nous récoltons plusieurs millions de dollars par année, un montant qui vient compenser le coût des charges payées par les transporteurs aériens.

Comme vous vous en doutez, bon nombre des facteurs qui influencent l'expérience des passagers ne sont pas directement de notre ressort. Ça ne veut pas dire que nous nous lavons complètement les mains de notre responsabilité envers nos clients à ces égards, loin de là. Nous collaborons étroitement avec les transporteurs aériens et avec les deux agences fédérales qui ont une influence considérable sur l'expérience des passagers, à savoir l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, ainsi que l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC.

Les aéroports sont des frontières internationales, et nous travaillons avec l'ASFC à une série de programmes visant à améliorer l'expérience des passagers. Nous avons dorénavant des terminaux NEXUS dans huit de nos plus grands aéroports et nous cherchons à accroître ce réseau. L'Administration de l'aéroport de Vancouver et l'ASFC travaillent à un projet pilote qui permet à la majorité des titulaires de passeports canadiens de rentrer au Canada en se soumettant à un processus automatisé qui a recours à une technologie novatrice.

Il s'agit là d'excellents programmes qui pourraient certainement améliorer l'expérience des passagers au cours des prochaines années.

La sécurité peut être particulièrement irritante dans l'expérience des passagers. Depuis les événements du 11 septembre, nous avons vu passer toute une série de mesures qui visent à assurer notre sécurité. Un bon nombre de ces mesures se font dans l'ombre et le public n'en voit jamais la couleur. Beaucoup d'autres mesures, notamment celles qui ont été mises en place à la suite des événements de nature terroriste s'étant produits en 2001, en 2006 et en décembre dernier, ont des répercussions importantes sur l'expérience de voyage. Comme je l'ai dit, nous collaborons étroitement avec l'ACSTA et avec l'organisation de réglementation, Transports Canada, afin d'offrir un environnement sécuritaire tout en atténuant le plus possible les répercussions de ces mesures sur l'expérience des passagers. Les services offerts par les compagnies aériennes et les agences gouvernementales ont des répercussions sur l'expérience des voyageurs, et nous devons veiller tous ensemble à ce que les processus soient sécuritaires, efficaces et axés sur les clients.

Comme je l'ai dit, les membres du CAC exploitent un réseau diversifié d'aéroports un peu partout au pays. Ce qui est approprié à l'aéroport international Pearson de Toronto ne l'est pas nécessairement pour ma collectivité à Saskatoon. Il n'y a pas de solution unique. Nous devons réfléchir au traitement accordé aux aéroports qui sont des points d'accès, pour que ces aéroports puissent bien fonctionner, mais aussi aider les autres aéroports, canadiens et générer du trafic chez eux. Avec le gouvernement, nous pouvons concevoir une nouvelle gamme de principes qui

of principles that will allow all of Canada's airports to better compete in the future. We recognize that such a solution needs to represent the right formula for the taxpayers as well.

We are working with the Minister of Transport to propose ways to improve the system. We recently participated in a review of CATSA by the Minister of State for Transport. One size does not fit all when it comes to the provision of aviation security. For Saskatoon, for example, the system works fairly well, while some larger airports seek significant reform.

My colleague Lloyd can speak to you in greater detail about how the events last December greatly impacted travellers through Toronto Pearson over the busy Christmas season.

Collectively, we need to do a better job at coordinating how changes in security or other processes are implemented at airports. Airport authorities have the right vantage point to play a leadership role in this regard. We need to be innovative and use new ways of thinking to address today's challenges.

Beyond offering excellent customer service, Canada's airports need to be able to compete on the basis of cost. We accept that airport authorities have a role to play in ensuring the cost competitiveness of the system. In the past number of years, we have been taking steps to do what we can to reduce cost. We will continue to work hard to improve our cost competitiveness.

Under the current airport model, the airport improvement fee, AIF, is the primary mechanism we have for paying for the airport infrastructure investments we have made. It is important to note that these investments have been made in complete consultation with the air carriers. Both locally and nationally, we work closely with our air carriers because we accept that we have a shared responsibility in serving our communities and our air travellers. With air carriers in particular, we enjoy a collaborative relationship. We do not always see eye to eye, but we work closely with our carrier representatives in our communities. We work with them nationally through the National Airlines Council of Canada, NACC; and the Air Transport Association of Canada, ATAC. We appreciate their supportive comments expressed during these hearings to date.

We know you have heard from our colleagues from the nation's air carriers who are losing passengers to airlines able to offer lower-cost tickets south of the border. We share their concerns. It is difficult to calculate the extent of the passenger leakage. We do not have the hard data, but we estimate it to be as high as 2 million Canadian passengers per year flying from airports such as Bangor, Plattsburg, Buffalo, Grand Forks, Minot, Bellingham and others. To put this into context, that is equal to an airport somewhere between the size of Halifax and Edmonton.

permettront à tous les aéroports du Canada d'être plus compétitifs à l'avenir. Nous sommes conscients qu'une telle solution doit aussi être la bonne façon de faire du point de vue des contribuables.

Nous travaillons de concert avec le ministre des Transports pour trouver de nouvelles façons d'améliorer le système. Nous avons récemment participé à un examen de l'ACSTA par le ministre d'État des Transports. Il n'y a pas de solution unique lorsqu'il est question de sécurité dans le domaine de l'aviation. À Saskatoon, par exemple, le système fonctionne relativement bien, mais certains aéroports plus grands souhaitent une réforme importante.

Mon collègue, Lloyd, pourra vous en dire davantage sur la façon dont les événements de décembre dernier ont grandement influencé l'expérience des voyageurs qui passaient par l'aéroport Pearson de Toronto pendant la période de Noël, très achalandée.

Tous ensemble, nous devons mieux coordonner la mise en œuvre des changements apportés aux processus de sécurité ou à d'autres processus dans les aéroports. Les administrations aéroportuaires sont bien placées pour exercer un leadership à ce chapitre. Nous devons faire preuve de créativité et penser différemment pour faire face aux défis d'aujourd'hui.

En plus d'offrir un excellent service à la clientèle, les aéroports du Canada doivent être compétitifs au chapitre des coûts. Nous reconnaissons que les administrations aéroportuaires ont un rôle à jouer dans la compétitivité du réseau au chapitre des coûts. Au cours des dernières années, nous avons cherché à réduire les coûts dans la mesure du possible. Nous poursuivrons nos efforts en ce sens.

Selon le modèle aéroportuaire actuel, les frais d'améliorations aéroportuaires, les FAA, sont le principal mécanisme dont nous disposons pour payer les investissements que nous avons faits dans les infrastructures. Il est important de noter que ces investissements ont été réalisés en consultation avec les transporteurs aériens. Tant à l'échelle locale que nationale, nous travaillons étroitement avec nos transporteurs aériens, car nous savons que nous partageons avec eux la responsabilité de desservir nos collectivités et nos passagers. Nous avons une relation de collaboration avec les transporteurs aériens. Nous ne sommes pas toujours d'accord, mais nous travaillons étroitement avec les représentants des transporteurs dans nos collectivités. Nous travaillons avec eux à l'échelle nationale par l'intermédiaire du Conseil national des lignes aériennes du Canada, le CNLA, et de l'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC. Nous apprécions les commentaires encourageants qu'ils ont exprimés jusqu'à présent dans le cadre de ces audiences.

Nous savons que vous avez reçu nos collègues des transporteurs aériens du pays qui perdent des passagers au profit de compagnies aériennes qui peuvent offrir des billets à bas prix au sud de la frontière. Nous partageons leurs préoccupations. C'est difficile de mesurer la portée de cette migration de passagers. Nous n'avons pas de données tangibles, mais nous estimons qu'il pourrait y avoir jusqu'à 2 millions de passagers canadiens qui voyagent chaque année à partir d'aéroports comme ceux de Bangor, Plattsburgh, Buffalo, Grand Forks, Minot, Bellingham et d'autres encore. Pour mettre les choses en contexte, ce trafic est équivalent à celui d'un aéroport dont la taille se situerait entre celles de l'aéroport d'Halifax et de l'aéroport d'Edmonton.

While airports can and will work diligently to reduce the costs within our control and seek new revenue streams, many of the costs facing airports are outside of our control. The air traveller security charge, airport rent, fuel taxes and harmonized sales tax add to the cost of the ticket, as does the airport improvement fee. We have costs that the Americans do not impose on travellers to the same extent, if at all. We need to work more closely with the government to ensure that these fees and charges are fair and reasonable and do not unduly hamper the economic activity that is required to pull Canada out of a recession and put us on the path to full economic recovery.

Finally, we have heard you ask questions about airport governance and accountability. The leases in place between the federal government and airports outline clear requirements in both of these areas. Airport leaders report to a board of directors with local representatives nominated by federal, provincial and municipal governments and local community-based groups. Our finances are published in annual reports. We have annual meetings and public meetings. We consult on changes to fees, capital investment programs and master planning and terminal design.

In Canada, we have been fortunate to have developed a modern system of airports without relying on public resources. Our airports policy is one that has served the purpose, but we think it is time to reassess our approach. It is time for the current successful airport model to evolve to the next stage.

Thank you once again for the opportunity to participate in this important and timely study on the aviation industry. We are pleased to answer any questions you might put to us tonight.

The Chair: Thank you. We will move to questions from senators.

Senator Housakos: My question pertains to governance of the airports. As you pointed out, airport authorities are not governed by legislation created by the Parliament of Canada. It has been a number of years since the federal government decided to create independent authorities and bodies to run the airports, unlike what happens with the ports across the country.

In your opinion, would clearer legislation be a better way of governing our airports or do you feel the current system is more than adequate in serving the public and operating the airports in an economically efficient manner?

Mr. Restall: I have worked for Transport Canada for 25 years and have managed airports for 37 years. I went to Saskatoon in 1985 and managed the airport for 14 years under Transport Canada. I will talk from two different perspectives.

Même si les aéroports peuvent faire preuve de diligence, et feront preuve de diligence, pour réduire les coûts qui sont de notre ressort et chercher de nouvelles sources de bénéfices, bon nombre des coûts qui incombent aux aéroports ne relèvent pas de nous. Les charges liées à la sécurité des passagers du transport aérien, le loyer des aéroports, les taxes sur le carburant et la taxe de vente harmonisée font augmenter le prix du billet, tout comme les frais d'améliorations aéroportuaires. Nous avons des coûts que les Américains n'imposent pas nécessairement à leurs passagers, pas dans la même mesure en tout cas. Nous devons collaborer plus étroitement avec le gouvernement pour veiller à ce que ces frais et charges soient raisonnables et ne nuisent pas indûment à l'activité économique nécessaire pour sortir le Canada d'une récession et nous placer sur la voie d'une véritable reprise économique.

Par ailleurs, nous avons entendu vos questions sur la gouvernance et l'obligation de rendre compte des aéroports. Les baux en vigueur entre le gouvernement fédéral et les aéroports définissent clairement les exigences à ces égards. Les dirigeants d'aéroports rendent compte à un conseil d'administration qui comporte des représentants locaux nommés par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et des groupes locaux établis dans la collectivité. Nos données financières sont publiées dans des rapports annuels. Nous tenons des assemblées annuelles et des assemblées publiques. Nous tenons des consultations sur les modifications aux frais, les programmes d'investissements dans les infrastructures, la planification globale et la conception des aérogares.

Au Canada, nous sommes chanceux d'avoir pu établir un réseau d'aéroports moderne sans dépendre de ressources publiques. Notre politique aéroportuaire allait dans ce sens, mais nous croyons que le temps est venu de réévaluer notre approche. Le temps est venu de faire passer le bon modèle aéroportuaire actuel à la prochaine étape.

Je vous remercie à nouveau de nous donner l'occasion de participer à cette importante étude sur l'aviation, qui est tout à fait d'actualité. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci. Passons maintenant aux questions des sénateurs.

Le sénateur Housakos : Ma question porte sur la gouvernance des aéroports. Comme vous l'avez mentionné, les administrations aéroportuaires ne sont pas régies par la législation provenant du Parlement du Canada. Ça fait déjà plusieurs années que le gouvernement fédéral a décidé de créer des administrations et des organismes indépendants pour exploiter les aéroports, contrairement à la façon dont les ports sont gérés au pays.

À votre avis, est-ce qu'une législation plus claire serait une meilleure façon de gouverner nos aéroports ou croyez-vous que le réseau actuel est parfaitement adéquat pour desservir la clientèle et exploiter les aéroports efficacement sur le plan économique?

M. Restall : J'ai travaillé pour Transports Canada pendant 25 ans et j'ai géré des aéroports pendant 37 ans. Je suis allé à Saskatoon en 1985 et j'ai géré l'aéroport pendant 14 ans sous Transports Canada. Je vais parler de deux points de vue différents.

The change from 1985 to 1999, and then since 1999, is like night and day. It has been a tremendous change for the betterment of the community. The community has taken ownership of the airport, and it has become a community asset. The airport has become responsive to the community. We have the right amount of linkage with the community. The decision making is done at the community level because of the board. That is my perspective.

I will put it in the perspective of my chair, Ms. Nancy Hopkins, who is conversant with governance and has a tremendous amount of experience. She has sat on boards of public companies, the board of the Saskatchewan government insurance and the boards of private companies. She sits on the board of Camaco and on community entities. She is the chair of the board of governors of the University of Saskatchewan. If she were here today, because governance is a board issue in the community, she would say that the 12 individuals on our board who represent Saskatoon and the surrounding community make the decisions, listen to the communities and are tremendously accountable to those communities. That model is working terrifically well just the way it is today.

Senator Housakos: From my little experience in looking at the various boards of the various airport authorities, I agree that there is large representation from the provincial and municipal levels, the local authority and boards of trade. Do you think that the federal government, given that these are federal assets, is adequately represented on these boards?

In your opinion from your experience, have the end users been properly represented on the various boards of the various airport authorities?

Lloyd McCoomb, Member, Board of Directors, Canadian Airports Council: On our board of directors, the federal government points to members of our 15-person board. In terms of the industry and our board, Marilynne E. Day-Linton comes from the air industry as former chief financial officer, CFO, of Wardair International; and Terry F. Nord was a former senior executive with Canadian Airlines International and the president of a large courier service that had major air interests; and Patrick Brigham headed a major tourism association and ran a tourist airline for years. We have a very good cross-section.

The board's governance has principles that seek to ensure that the board is adequately represented by a representative number of engineers, lawyers and people from the industry, who are not in conflict of interest and are able to speak knowledgeably about the industry and the industry's interests.

Mr. Restall: Most boards have a tremendous process of ensuring that the board brings in a broad spectrum of skill sets to ensure a balanced approach and good representation in all facets of the community.

Les changements qui se sont produits de 1985 à 1999, et depuis 1999, sont comme le jour et la nuit. Ce sont des changements importants pour l'amélioration de la collectivité. La collectivité a pris possession de l'aéroport, qui est devenu un de ses actifs. L'aéroport répond dorénavant à la collectivité. Nous avons de bons liens avec la collectivité. La prise de décision se fait à l'échelle de la collectivité grâce au conseil d'administration. C'est mon point de vue.

Je vais vous présenter le point de vue de la présidente de mon conseil d'administration, Mme Nancy Hopkins, qui s'y connaît en matière de gouvernance et qui a beaucoup d'expérience. Elle a siégé aux conseils d'administration de sociétés ouvertes, au conseil d'administration de la Saskatchewan Government Insurance et aux conseils d'administration de sociétés fermées. Elle siège au conseil de Camaco et d'entités de la collectivité. Elle préside le conseil d'administration de l'Université de la Saskatchewan. Si elle était ici ce soir, puisque la gouvernance est l'affaire du conseil dans la collectivité, elle dirait que les 12 personnes de notre conseil qui représentent Saskatoon et la collectivité environnante qui prennent les décisions, sont à l'écoute et ont une énorme obligation de rendre compte à cette collectivité. Ce modèle fonctionne extrêmement bien tel qu'il existe à l'heure actuelle.

Le sénateur Housakos : D'après mon expérience d'observation limitée de divers conseils de diverses administrations aéroportuaires, je conviens qu'il y a une belle représentation des gouvernements provinciaux et municipaux, de l'administration locale et des chambres de commerce. Croyez-vous que le gouvernement fédéral est adéquatement représenté à ces conseils, compte tenu du fait qu'il s'agit d'actifs fédéraux?

Selon votre expérience, est-ce que les utilisateurs finaux ont été adéquatement représentés aux divers conseils d'administration des diverses administrations aéroportuaires?

Lloyd McCoomb, membre, Conseil d'administration, Conseil des aéroports du Canada : Dans notre conseil d'administration, le gouvernement fédéral fait des suggestions à des membres de notre conseil de nos 15 membres. Pour ce qui est de l'industrie et de notre conseil, Marilynne E. Day-Linton, vient de l'industrie aérienne. Elle a été chef des finances de Wardair International. Terry F. Nord, quant à lui, a été cadre au sein de Lignes aériennes Canadien International et aussi président d'un grand service de messagerie qui était présent dans le secteur aérien. De son côté, Patrick Brigham a dirigé une importante association touristique et une compagnie aérienne touristique pendant des années. Nous avons des gens de différents milieux.

La gouvernance du conseil repose sur des principes qui visent à assurer que le conseil est adéquatement composé d'un nombre représentatif d'ingénieurs, d'avocats et de gens du secteur, qui ne sont pas en situation de conflit d'intérêts et qui sont en mesure de parler du secteur et des intérêts du secteur en toute connaissance de cause.

M. Restall : La plupart des conseils d'administration ont un excellent processus pour veiller à intégrer des gens aux compétences variées qui permettront une approche équilibrée et une bonne représentation de tous les volets de la collectivité.

Senator Housakos: In our testimony to date, we have heard that complaints of the airport authorities include the high fees paid to government for leasing arrangements and the municipal tax range that airport authorities have been forced to pay. The committee will investigate in depth the validity of those complaints. Being from Montreal, I looked at Pierre Elliott Trudeau International Airport, which is a significant airport in Canada, and learned that the airport authority pays about \$38 million in municipal tax and about \$30 million dollars in rental fees to Transport Canada for the use of the asset.

At first glance, the numbers are significant, but when you investigate further, you realize that the airport is sitting on prime real estate in the heart of the Island of Montreal. The \$30-million fee is based on the value of the property, so it does not seem so high. The municipal property tax of \$38 million is not that high either because if the land were developed fully, it would be worth hundreds of millions of dollars in revenue annually for the City of Montreal.

The government has an obligation to be fair with our airport authorities because they provide a public service. I know this question might not be totally fair, but perhaps you can help us come to a determination on this. If we eliminated those costs, such as \$38 million in municipal tax and \$30 million in fees for use of the asset, what would be the net saving per customer going through that gate at the end of the exercise? Would Canadian flyers save 20 per cent or 30 per cent?

I have friends who drive to Vermont and catch a flight to Florida for \$69. I fly from Montreal's airport to Miami, and it costs me \$900. I fail to see how that significant discrepancy in pricing comes from security charges, airport fees and taxes. There must be more to that equation.

I would like to know what would be the actual bottom-line cost if we eliminated that exorbitant amount of municipal tax and fees that the airports are complaining about. What would be the bottom-line saving to Canadian flyers?

Mr. Restall: That is a difficult question because it is different in each community, which makes it complicated. In terms of municipal taxes, in the case of Saskatoon, the board took a strong position from the start that we are part of the community. We want to be a responsible corporate entity and pay municipal taxes. It is important to the communities.

On the other side, when we met with city officials and went through it, they understood how important an asset to the community we were. Our value to the community goes way beyond the property value. It goes beyond what the airport generates in your community, what businesses come to your community because of a good airport. We cut a very businesslike

Le sénateur Housakos : Dans les témoignages que nous avons entendus jusqu'à ce jour, nous avons appris que les plaintes des administrations aéroportuaires comprennent les paiements élevés faits au gouvernement concernant les ententes de location ainsi que l'impôt municipal que les administrations aéroportuaires ont été forcées à payer. Le comité va se pencher attentivement sur le bien-fondé de ces plaintes. Comme je viens de Montréal, j'ai étudié le cas de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, qui est un aéroport important au Canada, et j'ai appris que l'administration aéroportuaire payait environ 38 millions de dollars en impôt municipal et environ 30 millions de dollars en loyer à Transports Canada pour l'utilisation de l'actif.

Au premier coup d'œil, les chiffres sont imposants, mais si on pousse un peu plus loin, on se rend compte que l'aéroport est situé sur des terrains immobiliers de grande valeur au centre de l'île de Montréal. Le montant de 30 millions est calculé en fonction de la valeur de la propriété, donc ce n'est pas si élevé, tout compte fait. L'impôt foncier municipal de 38 millions de dollars n'est pas si élevé que ça lui non plus, parce que si le terrain était entièrement aménagé, il rapporterait annuellement des centaines de millions de dollars à la ville de Montréal.

Le gouvernement est tenu d'être équitable envers nos administrations aéroportuaires, car elles offrent un service public. Je sais que cette question n'est sans doute pas tout à fait légitime, mais peut-être que vous pourriez nous aider à tirer une conclusion à ce sujet. Si nous éliminons ces coûts, comme l'impôt municipal de 38 millions de dollars et les frais d'utilisation de l'actif de 30 millions de dollars, quelle serait, à la fin de l'exercice, l'économie nette par client? Est-ce que les passagers canadiens économiseraient 20 p. 100 ou 30 p. 100?

J'ai des amis qui se rendent au Vermont en voiture et qui prennent un avion pour la Floride pour 69 \$. Je prends un avion de l'aéroport de Montréal jusqu'à Miami, et ça me coûte 900 \$. Je ne comprends pas comment un tel écart s'explique par des charges liées à la sécurité, des frais aéroportuaires et des impôts. D'autres éléments doivent entrer dans ce calcul.

J'aimerais savoir quel serait le coût réel si nous éliminions cet exorbitant montant d'impôt municipal et de frais dont les aéroports se plaignent. Quelle serait l'économie réelle pour les Canadiens?

M. Restall : C'est une question difficile, car la situation est différente dans chaque collectivité, ce qui complique les choses. Pour ce qui est de l'impôt municipal, dans le cas de Saskatoon, le conseil a montré dès le début son intérêt à faire partie de la collectivité. Nous voulons être une entité responsable et payer de l'impôt municipal. C'est important pour les collectivités.

Toutefois, lorsque nous avons rencontré les représentants municipaux et que nous leur avons expliqué la situation, ils ont compris l'importance que notre actif représente pour la collectivité. Notre valeur pour la collectivité dépasse largement la valeur de la propriété. La valeur est davantage que les retombées de l'aéroport dans votre collectivité, que les entreprises

relationship with our taxes, and we pay a substantial amount of taxes to the city, but it was an arrangement with which both parties were very happy.

On the rent, I can only speak for myself — and the other gentlemen can join in — but it bothers me because the money we pay in rent would go right back into the asset base. All the money made at the airport goes right back into the asset base. We have told the airlines emphatically that if the rent disappeared in Saskatoon, we would reduce the charges to them accordingly. We would expect them to pass that on to the customer, to their clients and to the people who fly in the community. That is how definitive we have been.

Mr. McCoomb: The senator asks a legitimate question; no doubt about it. On the competition we face in Buffalo with U.S. low-cost carriers, we have talked to these people extensively. I would love to have one of them as a customer, or better, two. However, they have told me that their value proposition comes from that very low fare you are talking about. They do not see themselves competing against the main legacy carriers. They are really making their business by getting people out of automobiles or getting people to make trips who otherwise would not because for \$95 in Buffalo you can go to New York for the weekend.

You are right: Would elimination of the taxes, given that many of us in Toronto are carrying a large component on fees due to our investment costs in the airport, cause people to come to Toronto or cause people to stay in Toronto? I had the feeling that for a couple of them it is close. We courted them and had them doing measurements a couple of times. I do not know what it would take to push them over the line to offer those kinds of pricing options to citizens. However, you are quite right, their value proposition is, as I understand, based on this particular model.

With that said, though, I would like to make another comment: If you saw me looking at my shoes when Mr. Restall was talking about the 200,000 people working at airports — or the \$40 billion — and looking uncomfortable, my professional background is that of a traffic and transportation engineer. This is the world I came from. I was taught to see transportation as overhead — a cost of doing business. The real end game is to get people to the attractions in Toronto. I want them to visit Niagara Falls and go to the Art Gallery of Ontario. To the extent that anything I do is adding to that cost, for me, I would be boasting if we had fewer employees and cost less money.

I am trying to say that this is really all about competition and competitiveness in the marketplace. Every dollar we take off this improves the competitiveness of our communities. I get up in the morning and go happily to work because I have a great job serving my community. I am trying to produce this product of getting air service to Toronto as efficiently and effectively as possible and, in that way, enabling and helping the Toronto

qui s'établissent dans votre collectivité parce que vous avez un bon aéroport. Nous avons une situation fiscale qui ressemble à celle d'une entreprise, et nous payons pas mal d'impôt municipal à la ville, mais c'est une entente qui fait l'affaire des deux parties.

Pour ce qui est des loyers, je ne parle qu'en mon nom, que les autres se sentent bien libres de compléter ce que je dis. Je dois dire que ça me dérange, parce que l'argent que nous versons en loyers reviendrait directement dans l'actif. Avec emphase, nous avons dit aux compagnies aériennes que si les loyers disparaissaient à Saskatoon, nous allions réduire leurs charges en conséquence. Nous nous attendrions à ce qu'elles transfèrent cette réduction à leurs clients et aux passagers qui viennent visiter notre collectivité. Nous avons été aussi clairs que ça.

M. McCoomb : Le sénateur pose une question légitime, c'est évident. Au sujet de la concurrence à laquelle nous faisons face à Buffalo en raison des transporteurs à bas prix américains, nous avons beaucoup discuté avec ces gens. J'aimerais avoir l'un d'entre eux comme client, voire deux d'entre eux. Toutefois, ils m'ont dit que leur proposition de valeur venait de ce même bas prix dont vous parliez. Ils ne se voient pas comme étant en compétition contre les grands transporteurs traditionnels. En fait, ils font leurs affaires en sortant les gens de leurs voitures ou en leur faisant faire des voyages qu'ils ne feraient pas normalement, parce que pour 95 \$ vous pouvez aller passer la fin de semaine à New York à partir de Buffalo.

Vous avez raison. Est-ce que l'élimination des impôts, sachant que bon nombre d'entre nous à Toronto incluent dans leurs frais un montant lié à nos coûts d'investissement dans l'aéroport, encouragerait les gens à venir à Toronto ou à rester à Toronto? J'ai eu l'impression que quelques-uns étaient près de le faire. Nous leur avons vanté les mérites de notre aéroport et nous avons fait les calculs à quelques reprises. Je ne sais pas ce que ça prendrait pour les faire passer de l'autre côté et offrir ce genre de prix aux citoyens. Cependant, vous avez tout à fait raison, selon ce que j'en comprends, leur proposition de valeur repose sur ce modèle donné.

Ceci étant dit, j'aimerais quand même faire une autre remarque. Si vous avez trouvé que j'avais l'air mal à l'aise quand M. Restall parlait des 200 000 personnes qui travaillent dans les aéroports, ou des 40 milliards de dollars, c'est que mon parcours professionnel est celui d'un ingénieur de la circulation et des transports. C'est le monde d'où je viens. J'ai appris à voir le transport comme un coût indirect, comme un coût pour faire des affaires. En fin de compte, l'objectif réel est de faire en sorte que les gens viennent voir les attractions de Toronto. Je veux qu'ils visitent les chutes Niagara et qu'ils aillent au Musée des beaux-arts de l'Ontario. Dans la mesure où je fais quelque chose qui fait augmenter ce coût, de mon point de vue, je serais content d'avoir moins d'employés et de réduire les coûts.

J'essaie de dire que c'est en fait une question de concurrence. Chaque dollar que nous économisons améliore l'attrait concurrentiel de nos collectivités. Je me lève le matin et je suis heureux d'aller travailler parce que j'ai un bon emploi au service de ma collectivité. J'essaie de rendre le service aérien à Toronto le plus efficace possible et, ainsi, de stimuler et d'aider l'économie torontoise. C'est mon rôle. Toute l'aide que nous pouvons obtenir

economy. That is my role. Any help we receive to bring those costs down to make us more competitive is very welcome. We are in a competitive environment in air transportation, as you probably heard from our carrier colleagues.

Tom Ruth, Vice-Chair, Canadian Airports Council: To add to that, from our region in Atlantic Canada, airports are huge economic engines. Just as Mr. McCoomb and Mr. Restall have said, after safety and security our big mandate as board members and as management of airports is to create economic impact within the communities, which has a wonderful trickle-down effect for jobs and creates a vibrant community.

On the cost side, in addition to the aspects you point out about fees, we consider that the rent payments we make do not go back into the airport infrastructure. This fact combined with the fact that airports have not yet found a way to be eligible for many of the federal funding programs is a bit of a double whammy that adds to some of those cost-competitive issues.

Senator Mercer: To follow directly on that, as you know all politics is local, so I want to get a couple of local questions out of the way. I preface the question by saying that I think the Robert L. Stanfield International Airport in Halifax is one of the best run airports in the country. In my career, I have had to spend too many hours in airports, and I have never had too many unhappy moments in the Halifax airport.

My first question is a very picky one. Some of my English teacher friends, and my friends who are particular about grammar, would pick on the name of the airport. I am supportive of the name of the Robert L. Stanfield International Airport. Mr. Stanfield was a great guy to name the airport after. He was a good premier of the province. As you approach the airport — and I know this is not your responsibility, but you get to talk to the provincial Minister of Transportation quicker than I — the signage is so bad that it says, “Robert L Stanfield International Airport.” There is a period missing after the L. My English teacher friends keep calling me and telling me to please find the period to put after the L. That is by way of comment; it is one of those things.

I have a more serious question: Recently we have had complaints about the service of the Canada Border Services Agency at the airport in Halifax. This is a concern since the airport in Halifax is an extremely important part of the gateway. The airport plays an important role in not just Halifax but in the Atlantic gateway and in the greater port of Halifax, which includes the arrival of the ships and trains.

How have you been able to counteract when we have had complaints of CBSA agents mistreating and poorly treating people, being ignorant to people arriving. In a couple of reported cases, these were not tourists but Canadian residents returning mainly from the United States?

Mr. Ruth: I will attempt to answer that on several levels. On the first level, any complaint that is about improper action is one too many. Any complaint that comes to the airport authority about that service is immediately taken to CBSA to investigate. On

afin de réduire ces coûts et nous rendre plus compétitifs est la bienvenue. Le transport aérien est un environnement concurrentiel, comme nos collègues transporteurs vous l'ont probablement dit.

Tom Ruth, vice-président, Conseil des aéroports du Canada : De plus, dans notre région du Canada atlantique, les aéroports sont d'énormes moteurs économiques. Comme M. McCoomb et M. Restall l'ont dit, après la sécurité, notre plus gros mandat en tant que membres du conseil d'administration et gestionnaires des aéroports est de produire des répercussions économiques dans les collectivités, ce qui a un effet extraordinaire sur les emplois et le dynamisme de la collectivité.

Pour ce qui est des coûts, en plus des éléments que vous avez soulignés au sujet des frais, nous estimons que les loyers que nous versions ne sont pas utilisés pour les infrastructures aéroportuaires. De plus, les aéroports n'ont pas encore trouvé de façon d'être admissibles à de nombreux programmes fédéraux de financement. Ces deux facteurs problématiques viennent s'ajouter à certaines de ces questions de compétitivité au chapitre des coûts.

Le sénateur Mercer : Comme vous le savez, la politique est toujours locale, et j'aimerais donc vous poser tout de suite deux ou trois questions dans cette optique. Je vais commencer en précisant que je pense que l'aéroport international Robert L. Stanfield d'Halifax est l'un des aéroports les mieux gérés du pays. Dans ma carrière, j'ai eu à passer beaucoup trop de temps dans les aéroports et je n'ai jamais eu beaucoup de problèmes à l'aéroport d'Halifax.

Ma première question est très pointilleuse. Certains de mes amis, des professeurs d'anglais et des gens qui accordent de l'importance à la grammaire, rient un peu du nom de l'aéroport. J'appuie le nom de l'aéroport international Robert L. Stanfield. M. Stanfield est un bon choix pour le nom de l'aéroport. Il a été un bon premier ministre pour la province. En arrivant à l'aéroport, et je sais que ce n'est pas votre responsabilité, mais vous réussissez à parler au ministre provincial des Transports plus rapidement que moi, on remarque qu'il est en fait écrit « Robert L Stanfield International Airport » sur le panneau. Il manque un point après le L. Mes amis qui sont professeurs d'anglais m'appellent sans cesse pour me demander de trouver le point qui va après le L. Je dis ça en passant. C'est une de ces choses.

J'ai une question plus sérieuse. Récemment, nous avons reçu des plaintes concernant le service de l'Agence des services frontaliers du Canada à l'aéroport d'Halifax. C'est préoccupant, puisque l'aéroport d'Halifax est un élément extrêmement important de l'accès au territoire. L'aéroport joue un rôle important à Halifax, mais aussi dans la porte de l'Atlantique et dans le port d'Halifax en général, où arrivent les navires et les trains.

Comment avez-vous réagi lorsque nous avons reçu des plaintes selon lesquelles des agents de l'ASFC avaient maltraité des gens ou avaient manqué d'égards envers les arrivants? Dans deux ou trois cas, il ne s'agissait pas de touristes, mais de résidents canadiens revenant principalement des États-Unis.

M. Ruth : Je vais essayer de donner une réponse en plusieurs points. D'une part, toute plainte au sujet d'une mauvaise intervention en est une de trop. Toute plainte reçue par l'administration aéroportuaire au sujet du service est

another level, if I were part of CBSA, I would acknowledge that they have a difficult job to do to protect our society, and at the same time, they have to do that with a very positive service outlook.

From the metrics point of view, being the next level, we participate in the Airport Service Quality program, the ASQ international service standards. In fact, Halifax has been ranked first in the world in our category for seven straight years. As part of that, they measure 30 different metrics throughout the entire airport, and one is customs. I will say from a metrics perspective, CBSA, the customs process in Halifax, ranks within the top 10 per cent in the world.

One isolated incident among the several that were mentioned is too many. We have been working with CBSA through the customs process in the last several months to see if there are things that we can do in cooperation with them to make improvements so that we protect the dignity of people who are coming into Canada.

Senator Mercer: Thank you for that. As I say, as a traveller in and out of our airport weekly, I do not have major complaints.

Mr. McCoomb, Toronto Pearson International Airport is the largest and busiest airport in the country. We received a letter this afternoon via the clerk from the Minister of Transport in response to a question that was asked a week ago about the possibility of passengers carrying liquids from one flight to another. In his response, he made a comment, which one of our colleagues had brought up several weeks ago. The minister was quick to point out that now if you fly in from Europe to Pearson International on a domestic flight, you can carry with you your duty-free products that you bought in London, Frankfurt or Paris, or wherever you may be coming from. The issue is that most of our international travel, of course, is not to London, Frankfurt or Paris. It is mostly to Washington, Chicago, Philadelphia, Miami, et cetera.

Would you acknowledge that this is a major design flaw at the new terminal at Pearson International? Passengers travelling strictly from the United States purchase a product inside the gate in any airport in the United States — Philadelphia, Chicago, et cetera — arrive at Pearson International and, because of a design flaw at the airport, when they exit to make a connection to Ottawa, Halifax or Saskatoon, they then have to stop and put that product into their checked baggage rather than doing what someone coming from Frankfurt does, which is carry it on the next flight? Can you acknowledge that is a design flaw? Have you talked about how to fix it?

Mr. McCoomb: Let me look at that. I will answer from my limited understanding of this question.

Until recently, we had real problems with duty-free liquor going to Europe, period, because it was not allowed. I will confirm this because I am a little shaky on my facts, but I believe what the European Union did was sell liquor in tamper-free pouches, which allows all these things to happen.

immédiatement transférée à l'ASFC en vue d'une enquête. D'autre part, si je faisais partie de l'ASFC, je dirais que l'Agence a un travail difficile à faire pour protéger notre société et qu'elle doit, de plus, le faire en offrant un très bon service.

Par ailleurs, sur le plan des paramètres, nous adhérons au programme de qualité des services aéroportuaires, les normes de service internationales de l'ASQ. En fait, l'aéroport d'Halifax s'est classé premier au monde dans sa catégorie pendant sept années d'affilée. Pour établir ce classement, 30 paramètres sont évalués dans l'ensemble de l'aéroport, dont les douanes. Je mentionne que, sur le plan des paramètres, l'ASFC, le processus des douanes à Halifax, fait partie des meilleurs au monde, des 10 p. 100.

Un seul incident isolé, parmi ceux qui ont été signalés, en est un de trop. Au cours des derniers mois, nous avons travaillé avec l'ASFC pour améliorer le processus des douanes, afin de protéger la dignité des gens qui entrent au Canada.

Le sénateur Mercer : Merci. Comme je le disais, je passe par notre aéroport toutes les semaines et je n'ai pas de plainte majeure.

Monsieur McCoomb, l'aéroport international Pearson de Toronto est l'aéroport le plus grand et le plus occupé au pays. Cet après-midi, la greffière nous a remis une lettre du ministre des Transports en réponse à une question que nous avons posée il y a une semaine quant à la possibilité pour les passagers de transporter des liquides d'un vol à un autre. Dans sa réponse, il a fait une observation, qu'un de nos collègues avait d'ailleurs soulevée il y a quelques semaines. En effet, le ministre a rapidement souligné que, à l'heure actuelle, si vous arrivez à l'aéroport international Pearson en provenance d'Europe, sur un vol national, vous pouvez garder avec vous les produits que vous avez achetés hors taxes à Londres, à Francfort, à Paris ou peu importe la ville d'où vous arrivez. Le problème, c'est que la plupart de nos voyages internationaux ne sont évidemment pas vers Londres, Francfort ou Paris, mais plutôt en direction de Washington, de Chicago, de Philadelphie, de Miami, et cetera.

Admettez-vous qu'il s'agit d'un important défaut de conception de la nouvelle aérogare de l'aéroport international Pearson? Les passagers en provenance des États-Unis achètent un produit dans un aéroport américain, que ce soit à Philadelphie, à Chicago ou ailleurs, arrivent à l'aéroport international Pearson et, en raison du défaut de conception de l'aéroport, lorsqu'ils sortent pour prendre leur correspondance vers Ottawa, Halifax ou Saskatoon, ils doivent s'arrêter pour mettre ce produit dans leurs bagages enregistrés. Quelqu'un qui arriverait de Francfort l'apporterait sur le prochain vol. Reconnaissez-vous que c'est un défaut de conception? Avez-vous discuté de solutions à ce problème?

M. McCoomb : Laissez-moi voir ça. Je vais répondre de mon mieux, compte tenu de ma compréhension limitée de cette question.

Jusqu'à récemment, nous avions de gros problèmes avec l'alcool acheté hors taxes en direction de l'Europe, puisque ce n'est pas autorisé. Ça reste à confirmer, parce que je ne suis pas certain des faits, mais je pense que l'Union européenne vend l'alcool dans des sachets inviolables, ce qui permet de faire tout ça.

To my knowledge, I do not think the Americans have accepted that yet, so this is not us making the rules.

Senator Mercer: What about coming this way?

Mr. McCoomb: That is just it; you do not have this sealed bag coming from the United States.

Senator Mercer: Interestingly enough, if you fly from Kelowna, for example, after security — Kelowna is in the wine-producing part of British Columbia — you can buy wine inside the gate. If you are connecting through Toronto, you are staying inside the gate, so you never go outside of security; you can carry, in this case, wine, all the way to wherever your final destination is inside of Canada. However, if you are flying from California or wherever in the United States and land at Pearson International, you have to go outside of security to make your connection. As soon as you go outside of security, you have to put the liquor into your checked luggage.

Mr. McCoomb: Believe me, we really want to provide the smoothest connections and least hassle for our passengers. My suspicion is that this is a question of regulations that we have to conform to in terms of our regulators, our masters, but I will raise the question. We will see if anything can be done. I was certainly delighted when the European Union allowed us to offer the same connecting aspects for alcohol in that particular case.

Senator Mercer: My colleagues have heard this before, but my theory is that my flying experience starts at the curb when I get out of the cab and ends when I get into the cab wherever my destination is.

This question is for you all. Someone said that one size does not fit all, but good service does fit all. Do we have a measurement through the Canadian Airports Council that develops best practices and shares that through airports, whether it be in British Columbia or Halifax or Toronto?

Mr. Ruth: The ASQ formula that I mentioned earlier and the metrics are provided from Geneva, Switzerland; that is where they are headquartered. Almost all airports participate in these surveys. Thousands of surveys are done by passengers at each airport year-round. When we get the metrics and results, we are then measured on these elements and awards are given. We have been fortunate in Halifax to receive quite a few of these global awards, but that is not why airports do the surveys. They are done because it gives us a chance to measure our customer service performance and then to improve on that.

Another element of customer service at the airports is that we have a unique management role, in that we really do a lot of collaboration with many service providers in the airport.

Having said that, we would never divorce ourselves from that ultimate customer service offering. If baggage is coming late — and we get those complaints, maybe as much or more than the

À ma connaissance, les Américains n'ont pas encore accepté ça, donc ce ne sont pas nos règles à nous.

Le sénateur Mercer : Et qu'en est-il pour les passagers arrivant ici?

M. McCoomb : C'est là tout le problème. Ces sacs scellés ne sont pas fournis aux États-Unis.

Le sénateur Mercer : Ce qui est intéressant, c'est que si vous volez à partir de Kelowna, par exemple, Kelowna qui fait partie de la région vinicole de la Colombie-Britannique, vous pouvez acheter du vin après avoir passé les contrôles. Si vous avez une correspondance à Toronto, vous restez à l'intérieur du périmètre de sécurité, vous n'avez pas à en sortir. Dans ce cas, vous pouvez apporter le vin jusqu'à votre destination finale au Canada. Par contre, si vous arrivez de Californie ou d'ailleurs aux États-Unis et que vous atterrissez à l'aéroport international Pearson, vous devez sortir du périmètre de sécurité pour votre correspondance. Dès que vous en sortez, vous devez mettre l'alcool dans vos bagages enregistrés.

M. McCoomb : Croyez-moi, nous voulons vraiment offrir des correspondances faciles et sans tracas à nos passagers. Je soupçonne que c'est une situation causée par les règlements qui nous sont imposés par nos organismes de réglementation, nos maîtres, mais je vais poser la question. Nous verrons si quelque chose peut être fait. J'ai été ravi lorsque l'Union européenne a accepté, dans ce cas précis, de nous offrir les mêmes modalités de correspondance en ce qui concerne l'alcool.

Le sénateur Mercer : Mes collègues ont déjà entendu ça mais, selon moi, l'expérience de vol commence sur le trottoir, lorsque je sors du taxi, et se termine lorsque j'entre dans mon taxi à destination.

Cette question s'adresse à vous tous. Quelqu'un a dit qu'il n'y avait pas de solution unique, mais en fait tout le monde veut du bon service. Est-ce que le Conseil des aéroports du Canada dispose d'une mesure lui permettant d'élaborer des pratiques exemplaires et de les communiquer à tous les aéroports, que ce soit en Colombie-Britannique, à Halifax ou à Toronto?

M. Ruth : La formule de l'ASQ dont j'ai parlé tout à l'heure et les paramètres proviennent de Genève, en Suisse, où l'ASQ est basée. Presque tous les aéroports participent à ces enquêtes. Des milliers d'enquêtes auprès des passagers sont effectuées à longueur d'année dans chaque aéroport. Lorsque nous obtenons les paramètres et les résultats, nous sommes évalués en fonction de ces éléments, et des prix sont décernés. Nous avons eu la chance, à Halifax, de recevoir un bon nombre de ces prix mondiaux, mais ce n'est pas pour ça que les aéroports font les enquêtes. C'est plutôt parce qu'elles nous donnent l'occasion d'évaluer notre service à la clientèle et de l'améliorer.

Notre rôle unique de gestion est un autre élément du service à la clientèle, puisque nous collaborons grandement avec beaucoup de fournisseurs de services dans l'aéroport.

Cela dit, nous n'accepterions jamais de compromettre l'expérience de service à la clientèle. Si des bagages sont en retard — et nous recevons des plaintes à ce sujet, peut-être autant

airlines in some cases — we will work with the airlines where we can to improve those experiences in all the different aspects of customer service.

We also collaborate with each other with best practices. We have several meetings a year where we talk about some of our service improvement initiatives.

Senator Frum: Thank you, gentlemen, for being here.

To continue a little with Senator Housakos' line of questioning, we understand the biggest burden or difficulty for airports are the federal rents. That is the testimony we have heard. Is there any sense that your municipal tax rates are tied to the rent and in the event that the rents were lifted, you would have to renegotiate with the municipalities? Are any of them giving you a break of any sort?

Mr. Restall: Not that I am aware. I am not aware of any other airport where they do not deal with their municipal taxes as a total separate entity from the other financial aspects of the airport.

Mr. McCoomb: They are totally decoupled in Toronto.

Mr. Ruth: They are decoupled in Halifax as well.

Senator Frum: Do you have figures on the percentage of travellers coming through Canadian airports that are tourists versus business?

Mr. Restall: Each airport will have a different part of that equation. That is part of the ASQ program actually, and it is why our community takes such an interest in it. We spread that information to our board. They want to hear it every quarter, you can appreciate because they want to know what is good for the airport. We spread it throughout the community. We watch it carefully.

It is interesting because we have seen a transition in Saskatoon. We have moved to a higher percentage of business travel than leisure travel, and that was unique to us. It changes our customer service expectations because their demands are different than the demands of leisure traffic. That is our number, but it will be different in each community and different almost by month because it depends on when summer begins and when spring break is, et cetera. It moves around.

Senator Frum: Do you have some sense of what the breakdown would look like, say, in Saskatoon?

Mr. Restall: It was 55 per cent business and 45 per cent leisure in the last quarter.

Senator Frum: What about at Pearson International?

Mr. Restall: It will be different in January, February and March because we have 18 flights a week to hot spots. There is something about leaving Saskatchewan in the winter. People want to be where it is warm. It changes the equation.

Senator Frum: When we worry about losing customers to the United States, are we worried about the business traveller? Is that an issue?

ou même plus que les compagnies aériennes, dans certains cas —, nous travaillons avec les compagnies aériennes dans la mesure du possible afin d'améliorer tous les aspects du service à la clientèle.

Nous collaborons aussi entre nous en ce qui a trait aux pratiques exemplaires. Chaque année, nous participons à plusieurs réunions pendant lesquelles nous discutons de certaines de nos initiatives d'amélioration du service.

Le sénateur Frum : Merci, messieurs, d'être ici.

Pour poursuivre sur la lancée du sénateur Housakos, nous comprenons que les loyers payables au gouvernement fédéral constituent le principal fardeau, le principal problème des aéroports. C'est ce que les témoins nous ont dit. Est-ce logique que les taux de l'impôt municipal soient liés aux loyers? Et si les loyers étaient abolis, auriez-vous à renégocier avec les municipalités? Est-ce qu'elles vous accordent un répit quelconque?

M. Restall : Pas à ce que je sache. Je ne connais aucun autre aéroport qui ne s'occupe pas de l'impôt municipal comme d'une entité totalement distincte des autres aspects financiers de l'aéroport.

M. McCoomb : Ils sont complètement séparés à Toronto.

M. Ruth : Ils sont séparés à Halifax aussi.

Le sénateur Frum : Connaissez-vous le pourcentage de passagers qui utilisent les aéroports canadiens à des fins touristiques et pour des raisons d'affaires?

M. Restall : Chaque aéroport détient une partie différente de cette équation. À vrai dire, ça fait partie du programme de l'ASQ, et c'est pourquoi notre collectivité s'y intéresse tant. Nous communiquons ces renseignements aux membres de notre conseil. Ils les veulent pour chaque trimestre, parce qu'ils veulent savoir ce qui est bon pour l'aéroport. Nous les transmettons à toute la collectivité. Nous les surveillons de près.

C'est intéressant parce que nous avons observé une transition à Saskatoon. Nous avons maintenant plus de voyages d'affaires que de voyages d'agrément, ce qui est exceptionnel pour nous. Ça change les attentes en matière de service à la clientèle, puisque les demandes des gens d'affaires sont différentes de celles des passagers en voyage d'agrément. C'est notre pourcentage, mais il sera différent dans chaque collectivité et différent d'un mois à l'autre ou presque, puisqu'il varie en période estivale, pendant la semaine de relâche, et cetera. Il fluctue.

Le sénateur Frum : Avez-vous une idée de ce à quoi ressembleraient les chiffres pour, disons, Saskatoon?

M. Restall : Au dernier trimestre, il s'agissait de 55 p. 100 de voyages d'affaires et de 45 p. 100 de voyages d'agrément.

Le sénateur Frum : Et pour l'aéroport international Pearson?

M. Restall : Les pourcentages seront différents en janvier, en février et en mars, parce que nous avons 18 vols par semaine vers des destinations soleil. Les gens quittent la Saskatchewan l'hiver. Ils veulent être là où il fait chaud. Ça change l'équation.

Le sénateur Frum : Lorsque nous avons peur de perdre des clients au profit des États-Unis, est-ce des gens d'affaires dont nous nous inquiétons? Est-ce que c'est un problème?

Mr. Restall: I want to reiterate what Mr. McCoomb said. It is a value equation issue, what they are able to offer in terms of price and the fact that they will intrigue people. There are two or three or four of them, and that is leisure traffic. If you did a value equation, and you valued your time, the cost of your car, and so on, then maybe it is not such a good deal. As consumers, we tend to ask what it costs in ready, hard cash. That is why people cross the border. The value equation we are seeing is leisure.

Is that fair, Mr. McCoomb?

Mr. McCoomb: Seemingly, it is now drifting in that direction.

Senator Frum: Is your position that there are policies in the United States that are predatory or inappropriate, or is there anything that might violate NAFTA agreements in the behaviour of the U.S. government, the airports you mentioned along the border?

Mr. Restall: Airports in the United States operate differently than airports in Canada. Typically, airports in the United States are run by the city or by the county, so they do not pay municipal taxes because they would be paying taxes to themselves. They do not pay rent. They all get Airport Improvement Program — AIP — money. Every airport gets AIP money.

If you were looking at Billings, Montana, which is south of Saskatoon, it runs about the same amount of traffic as Saskatoon. They have an entitlement of \$4 million a year. That is what is given to them for capital, and that changes the equation.

However, on the other side, they have some limitations. They have regulations in some economic areas that make their business model different from ours. You are not comparing apples to apples. There is nothing I would say that is predatory in nature.

Mr. McCoomb: With respect to your question about tourists, we receive statistics from the government, particularly on aircraft and passenger activity, and particularly broken down by planned and deplaned passengers. This is useful for planning, but we conduct our own market research and look at the passengers because we are trying to satisfy people, and their needs and expectations are different.

In our case, we are dealing with at least five distinct sets. For example, we would characterize you in our market research as "suits on the fly." You want to use the lounge, you want to be left alone, and you want to plug in. We have another large group that we call "experience seekers." These people love to go into our stores. We measure that and track them because we are trying to ensure that the services we are offering meet everyone's expectations. One of the problems is that we hear certain complaints all the time, which are valid for one group but do not apply to another.

M. Restall : J'aimerais réitérer ce que M. McCoomb a dit. C'est une équation de valeur, à savoir les prix qu'ils peuvent offrir et le fait qu'ils intriguent les gens. Ils sont deux, trois ou quatre, pour des voyages d'agrément. Si vous posiez une équation de valeur et que vous déterminiez la valeur de votre temps, le coût de votre voiture, et cetera, vous constateriez que ce n'est peut-être pas une si bonne affaire que ça. En tant que consommateurs, nous avons tendance à demander ce que ça coûte pour vrai, en argent liquide. C'est pour ça que les gens traversent la frontière. L'équation de valeur que nous observons concerne les voyages d'agrément.

Est-ce exact, monsieur McCoomb?

M. McCoomb : Apparemment, ça semble aller dans cette direction.

Le sénateur Frum : Selon vous, est-ce que certaines politiques américaines sont abusives ou inappropriées? Y a-t-il quelque chose dans le comportement du gouvernement des États-Unis, des aéroports frontaliers que vous avez mentionnés, qui pourrait constituer une violation des dispositions de l'ALENA?

M. Restall : Les aéroports aux États-Unis fonctionnent différemment des aéroports au Canada. Habituellement, les aéroports américains sont exploités par la ville ou le comté, et ils ne payent donc pas d'impôt municipal, puisque cet impôt leur reviendrait. Ils ne payent pas de loyer. Ils reçoivent tous des fonds du programme d'améliorations aéroportuaires. Tous les aéroports reçoivent de tels fonds.

Par exemple, l'aéroport de Billings, dans le Montana, qui se trouve au sud de Saskatoon, gère environ la même quantité de passagers que celui de Saskatoon. Il a droit à 4 millions de dollars par année. C'est ce qu'il reçoit pour les immobilisations, et ça change l'équation.

D'un autre côté, ils ont certaines limites. Ils sont assujettis à des règlements dans certains domaines économiques qui rendent leur modèle d'affaires différent du nôtre. Vous comparez des pommes avec des oranges. Je dirais qu'il n'y a rien de foncièrement abusif.

M. McCoomb : Pour ce qui est de votre question sur les touristes, nous recevons des statistiques du gouvernement, en particulier sur les activités des avions et des passagers ainsi que par passagers embarqués ou débarqués. Elles sont utiles pour la planification, mais nous effectuons nos propres études de marché et prenons les passagers en compte puisque nous tentons de satisfaire les gens, et leurs besoins et leurs attentes différent.

Dans notre cas, nous avons affaire à au moins cinq groupes. Par exemple, dans notre étude de marché, vous entreriez dans la catégorie des « gens d'affaires ». Vous voulez utiliser le salon, vous voulez qu'on vous laisse tranquilles et vous voulez vous connecter. Les « adeptes d'expériences » constituent un autre grand groupe. Ces gens adorent aller dans nos magasins. Nous évaluons ça et nous en faisons le suivi, parce que nous tentons de nous assurer que les services que nous offrons répondent aux attentes de tout le monde. Un des problèmes est que nous recevons tout le temps certaines plaintes, qui sont pertinentes pour un groupe, mais qui ne s'appliquent pas à un autre.

We have a group that we call "chillers." You may recognize them yourselves, probably your children travelling internationally. You can recognize them because they have earbuds in their ears, and they are sleeping in their chairs.

Each of those groups has needs. You have to see the population in terms of their needs and wants. If you want to satisfy these people, you need to ensure that each group gets what it wants. It is not homogeneous. Not only are airports not all the same, but even within a large airport such as Toronto Pearson International, handling 86,000 people a day, there are different needs, wants and expectations.

Senator Frum: Do you want to share all the categories with us? I am sure you are leaving out some of the more derogatory categories.

Mr. McCoomb: The point is that there are categories, and we are trying to understand these people and their particular needs and wants.

Mr. Ruth: We are a little over 40 per cent for business travellers, and we are in the upper 50 per cent for leisure travellers. Interestingly, in Nova Scotia — and this may be the case throughout the rest of the country; I am not sure — people who come to Nova Scotia by air spend about 40 per cent more than those who come by road, so they are leaving more dollars in the community.

Mr. Restall: One of the groups is called "groupers." They are groups. They could be leisure groups or business groups coming in for conventions. They have different demands among them, and they cycle through times. It is a dynamic environment, and you have to tailor to each piece of dynamics that happen.

Mr. McCoomb: We receive great statistics from Ontario Tourism, particularly arrivals by day, the period they are staying and what they are up to. This is useful information as well; I do not want to downplay it. However, we do our own extensive market research, which, by the way, you are all invited to join if you go through Pearson International regularly. The website is www.yourvoiceatpearson.com. We invite people to comment. Through your voice, we learn and try to improve our product. As frequent travellers, we welcome your input.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation. I went to university in Saskatoon, so when we spoke about it, I had a flashback. I must confess that I also had hot flashes because in Las Vegas they say, "What happens in Vegas stays in Vegas," but they say, "What happens in Saskatoon never happened."

Senator Housakos keeps asking my questions about the fees. However, I will go further. I always wanted to ask these questions: Who sets the fees? How much is set? Where does the money go? Does it go into a black hole? Is the money held? Do the authorities hold the money? Who decides when and where they do the improvement? By the way, it is a very efficient, nice airport in Saskatoon.

What is the process? For months and years, I have objected to these fees, and I would like to know who makes those decisions.

Il y a un groupe que nous appelons les « détendus ». Vous pouvez les reconnaître par vous-mêmes. Peut-être que vos enfants qui voyagent à l'étranger en font partie. Ils ont des écouteurs sur les oreilles et ils dorment dans leurs chaises.

Chacun de ces groupes a des besoins. Vous devez penser à la population dans l'optique de leurs besoins. Si vous voulez satisfaire ces gens, vous devez vous assurer que chaque groupe a ce qu'il veut. Ce n'est pas homogène. Non seulement les aéroports sont tous différents, mais même dans un grand aéroport comme l'aéroport international de Toronto, où transitent 86 000 personnes chaque jour, il y a des attentes et des besoins différents.

Le sénateur Frum : Voulez-vous nous faire part de toutes les catégories? Je suis certaine que vous omettez certaines catégories plus péjoratives.

M. McCoomb : L'idée est que des catégories de gens existent, et que nous essayons de comprendre ces gens et les besoins qui leur sont propres.

M. Ruth : Les voyages d'affaires comptent pour un peu plus de 40 p. 100, et les voyages d'agrément pour plus de 50 p. 100. Ce qui est intéressant, en Nouvelle-Écosse — et c'est peut-être le cas dans le reste du pays, je ne sais pas —, c'est que les gens qui prennent l'avion pour venir en Nouvelle-Écosse dépensent environ 40 p. 100 de plus que ceux qui viennent par la route, et ils laissent donc plus d'argent dans la collectivité.

M. Restall : Les « groupes » constituent une autre catégorie. Ce sont des groupes d'agrément ou des groupes d'affaires qui se rendent à des congrès. Leurs demandes sont variées et cycliques. C'est un environnement dynamique, et il faut s'adapter à chaque élément de la dynamique.

M. McCoomb : Nous recevons d'excellentes statistiques de Tourisme Ontario, notamment sur les arrivées par jour, la durée des séjours et la raison des séjours. Ce sont des données utiles, je ne le nie pas. Toutefois, nous effectuons nos propres études de marché approfondies et, en passant, vous pouvez tous y participer si vous allez régulièrement à l'aéroport international Pearson. Le site web se trouve à l'adresse www.yourvoiceatpearson.com. Nous invitons les gens à nous transmettre leurs commentaires. Grâce à vous, nous apprenons et essayons d'améliorer notre produit. Puisque vous voyagez souvent, votre participation est la bienvenue.

Le sénateur Zimmer : Merci pour votre exposé. Je suis allé à l'université à Saskatoon, donc lorsque nous en avons parlé, ça m'a rappelé des souvenirs. Je dois avouer que j'ai aussi eu des bouffées de chaleur parce qu'à Las Vegas, on dit que ce qui se produit à Vegas reste à Vegas, mais on dit que ce qui se produit à Saskatoon ne s'est jamais produit.

Le sénateur Housakos n'arrête pas de poser mes questions sur les frais. Cela dit, je vais aller plus loin. J'ai toujours voulu poser ces questions. Qui établit les frais? Quelle partie de ces frais est établie? Où va l'argent? Va-t-il dans un trou noir? L'argent est-il retenu? L'administration gère-elle l'argent? Qui décide des améliorations et du moment où elles sont apportées? En passant, l'aéroport de Saskatoon est très efficace et agréable.

Quel est le processus? Je m'oppose à ces frais depuis des années, et j'aimerais savoir qui prend ces décisions.

Mr. Restall: By the way, the Saskatoon airport has no debt at the current time, and that is the way we would like to keep it. However, circumstances always dictate that you respond to your community, and the community actually drives what we are doing in terms of what they are looking for in a facility and a product. If the community is driving the air service because they are filling up the seats, and the airlines bring in more aircraft, then we have to facilitate them.

Fees are determined by the airport authority, based on the philosophy of the airport of reinvesting all the money. The money is held by the airport authority. It is a not-for-profit corporation. No money is paid out to anyone; it is all reinvested.

The fees are the result of consultation with the airline and the retail entities. We do market research on what the market price is for certain things. We tend not to be a leader in the market value but, rather, a close trailer. I use our parking fee structure as an example. We do not want to lead the marketplace in determining parking fees, but we will be close behind what the community is paying.

As I said, the money is held by the airport authority. The airport board then determines the priority. The board approves the budget, and the board presents annual reports to the public and to our nominators. We meet with our nominators. Each one of our nominators goes through our annual report, budgets and financial statements. Then we have an annual general meeting, to which we invite everyone in the community. We stand up there in a transparent fashion and explain how our rates got to be what they are, how the revenues were generated and spent, and why we spent them that way.

Senator Zimmer: Do you consider each airport a not-for-profit organization?

Mr. Restall: Absolutely.

Senator Zimmer: Is there any relationship between the airports with setting of fees, or do you operate as individual silos?

Mr. Restall: Individual silos, independently. Each airport decides what is appropriate for itself, what its capital needs are and what its revenue stream is.

I will use Saskatoon as an example. The initial board decided that we would be — and, I am not supposed to say “a cheap airport” — an affordable airport. We do everything in our power to be an affordable airport to our air carriers on the premise that that is our marketing. We want the airlines to use our airport. We have an air service group. The mayor sits on the board, and it is chaired by the tourism association. We said that we will fill seats on planes and encourage the airlines to give us more. We will do that by making it affordable for them to operate in Saskatoon. In 12 years of operation at Saskatoon airport, we raised the major rates to carriers, which are landing fees and general terminal fees,

M. Restall : En passant, à l'heure actuelle, l'aéroport de Saskatoon n'a aucune dette, et nous aimerions que ça reste ainsi. Toutefois, les circonstances exigent toujours que nous écoutions notre collectivité, et c'est en fait la collectivité qui détermine ce que nous faisons, puisque nous tentons de lui fournir les installations et les produits qu'elle recherche. Si la collectivité stimule le service aérien en remplissant les sièges, les compagnies aériennes vont faire venir plus d'avions, et nous devons les accueillir.

Les frais sont établis par l'administration aéroportuaire, selon la philosophie de l'aéroport visant le réinvestissement de l'argent. L'administration aéroportuaire gère l'argent. Il s'agit d'une société sans but lucratif. Aucun argent n'est versé à qui que ce soit. Il est réinvesti en totalité.

Les frais sont le résultat de consultations menées auprès des compagnies aériennes et des détaillants. Nous faisons des études de marché sur le prix de certaines choses. Généralement, nous ne sommes pas au premier rang pour ce qui est de la valeur marchande, mais nous suivons de près. Je pense par exemple à notre structure pour les frais de stationnement. Nous ne voulons pas être à l'avant-garde du marché dans l'établissement des frais de stationnement, mais nous sommes tout près de ce que paie la collectivité.

Comme je l'ai dit, l'argent est géré par l'administration aéroportuaire. Le conseil d'administration de l'aéroport détermine ensuite les priorités. Le conseil approuve le budget et présente des rapports annuels au public et aux personnes qui ont proposé nos candidatures. Nous rencontrons ces personnes. Chacune d'elles parcourt notre rapport annuel, nos budgets et nos états financiers. Nous tenons ensuite une assemblée générale annuelle, à laquelle nous invitons toute la collectivité. Nous sommes honnêtes et nous expliquons pourquoi nos tarifs sont ce qu'ils sont, comment nous avons fait et dépensé nos bénéfices, et pourquoi nous les avons dépensés ainsi.

Le sénateur Zimmer : Est-ce que vous considérez tous les aéroports comme des sociétés sans but lucratif?

M. Restall : Tout à fait.

Le sénateur Zimmer : Y a-t-il des relations entre les aéroports pour l'établissement des frais ou agissez-vous en vase clos?

M. Restall : En vase clos, indépendamment. Chaque aéroport décide de ce qui lui convient le mieux, de ses besoins en matière d'immobilisations et de ses sources de bénéfices.

Prenons par exemple Saskatoon. Le conseil avait au départ décidé d'opter pour un aéroport abordable — je ne suis pas censé dire « bon marché ». Nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir afin d'être un aéroport abordable pour nos transporteurs aériens, en partant du principe que c'est notre stratégie de marketing. Nous voulons que les compagnies aériennes utilisent notre aéroport. Nous avons un groupe de services aériens. Le maire siège au conseil, qui est présidé par l'association du tourisme. Nous avons dit que nous remplirions les avions et que nous encouragerions les compagnies aériennes à nous en fournir davantage, et c'est en offrant des conditions abordables à

twice, for a total of 6 per cent. I do not know any other businesses that can say that their major partners only had a 6 per cent increase in 12 years. We have done that in Saskatoon.

If you were to look at Regina or Winnipeg or Halifax or Toronto, they have a different philosophy. It is driven by what they need to do. It is also where you are in our life cycle. Mr. McCoomb will tell you that when they assumed the airport in Toronto, the life cycle required substantial investments. When they took over the airport in Thunder Bay, they got a brand new plant. Because they had brand new runways and a new terminal, they did not have to spend the money in their first 12 years of being an airport authority. Their time will come; it is a continuous process.

Senator Zimmer: A good example is Winnipeg.

Mr. Restall: Yes, they are at that point.

Senator Zimmer: They did a renovation in 1955. I must give them a bouquet on this. They are building a beautiful airport, but it looks extremely functional. Congratulations on that.

Senator Plett: I would not have normally done this, but I will give everyone little lesson in geography now. I am from Landmark, Manitoba. For the record, that is the geographical centre of Canada. My Main Street running north and south is the very centre of Canada. I live just on the west side of that Main Street; I have an office just on the east side of that Main Street. I travel from Western Canada to Eastern Canada many times a day when I am home. I am very proud of that. I travel out of the Winnipeg airport frequently, as does Senator Zimmer, although he wishes he was travelling out of the Saskatchewan airport. Hopefully, we will have a wonderful building there sometime. I drive by it a few times a week. We are hearing now that it might be a few more years before we are in it. That is not what we are discussing today, though.

First, I apologize for being late, and my question may not be relevant for this committee.

What involvement does your organization have in the security aspect? That is what my questions are based on. As I arrived here, you were talking about the NEXUS card, which is a wonderful card, even for domestic travel. I commend whoever started that card. I have it, and it has made my life easier.

My questions are about security. Do you have authority in that?

Mr. Restall: There is a value equation in security. We are all involved in it. Everyone in the airport is involved in security. We all have different roles and have to work collaboratively. It starts with the regulator, Transport Canada, who sets the rules; then moves to CATSA, who delivers those rules at pre-board screening; and then to the structure of the airport involved — that is, the physical aspects of security; then to the carriers and their need to maintain procedures and flow their passengers and

Saskatoon que nous le faisons. En 12 ans, à l'aéroport de Saskatoon, nous avons augmenté les principaux tarifs pour les transporteurs, c'est-à-dire les redevances d'atterrissage et les redevances d'utilisation de terminal, deux fois, pour un total de 6 p. 100. Je ne sais pas si d'autres entreprises peuvent dire que leurs principaux partenaires n'ont augmenté leurs tarifs que de 6 p. 100 en 12 ans. C'est ce que nous avons fait à Saskatoon.

Les aéroports de Regina, de Winnipeg, d'Halifax et de Toronto ont une philosophie différente. Elle est axée sur ce qu'ils doivent faire. Ça dépend aussi d'où ils en sont dans leur cycle de vie. M. McCoomb vous dira que, lorsqu'ils ont pris en charge l'aéroport de Toronto, le cycle de vie exigeait des investissements considérables. Lorsqu'ils ont pris la direction de l'aéroport de Thunder Bay, il s'agissait d'installations flambant neuves. Puisqu'ils avaient des pistes flambant neuves et une nouvelle aérogare, ils n'ont pas eu à dépenser dans leurs 12 premières années comme administration aéroportuaire. Leur tour viendra; c'est un processus cyclique.

Le sénateur Zimmer : L'aéroport de Winnipeg est un bon exemple.

M. Restall : Oui, ils en sont là.

Le sénateur Zimmer : Ils ont fait des rénovations en 1955. Je dois les féliciter sur ce point. Ils construisent un aéroport magnifique, qui semble extrêmement fonctionnel. Félicitations.

Le sénateur Plett : Normalement, je ne fais pas ça, mais je vais donner un petit cours de géographie à tout le monde. Je viens de Landmark, au Manitoba. C'est le centre géographique du Canada. Ma rue principale nord-sud est le véritable centre du Canada. Je vis juste à l'ouest de cette rue principale et j'ai un bureau juste à l'est de cette rue principale. Je voyage de l'Ouest à l'Est du Canada plusieurs fois par jour lorsque je suis chez moi. J'en suis très fier. Je pars souvent de l'aéroport de Winnipeg, tout comme le sénateur Zimmer, même s'il préférerait partir de l'aéroport de la Saskatchewan. J'espère que nous aurons bientôt de magnifiques installations. Je passe devant en voiture quelques fois par semaine. On nous dit maintenant qu'il faudra peut-être encore plusieurs années avant de pouvoir y entrer. Toutefois, ce n'est pas ce dont nous parlons aujourd'hui.

Tout d'abord, je suis désolé d'être en retard, et ma question n'est peut-être pas pertinente pour le comité.

Dans quelle mesure votre organisation participe-t-elle à la sécurité? C'est ce sur quoi mes questions sont axées. Quand je suis arrivé, vous parliez de la carte NEXUS, qui est géniale, même pour les voyages intérieurs. J'applaudis la personne qui a pensé à cette carte. Je l'ai, et elle me facilite vraiment la vie.

Mes questions portent sur la sécurité. Est-ce que ça relève de votre compétence?

M. Restall : La sécurité est une équation de valeur. Nous y participons tous. Dans l'aéroport, tout le monde participe à la sécurité. Nous avons tous des rôles différents et nous devons collaborer. Tout d'abord, l'organisme de réglementation, Transports Canada, établit les règles. Ensuite, l'ACSTA applique ces règles au contrôle avant l'embarquement. C'est alors la structure de l'aéroport qui entre en jeu, c'est-à-dire les aspects physiques de la sécurité, puis les transporteurs, qui ont

their bags in such a fashion. The retail people have a responsibility in supply-chain management of their product as it moves in and out of security. I can keep going down to the hangar line and all the people there and the small aircraft that fly, too.

It is a collaborative effort. We all have different roles in it. It is hard to say what specific role you are talking about and how we fit into that. We all work collaboratively and our primary motivation is to ensure that the travelling public has a safe and secure trip. If we can make it enjoyable, that is even better.

Senator Plett: I appreciate that. As Senator Mercer said, I think that my trip begins when I get out of the cab until I get into a cab at the other end. Many of these experiences are frustrating, but not all of them. I find it strange that there does not seem to be any consistency in what the people at security do. When I talk about security, I mean at the scanning machines and what they do, and what their mechanisms are for deciding who they want to give the treatment with the rod or the bar.

One day, supposedly I beeped when I walked through. They do everything short of a strip search. The next day when I walk through the scanner, I forget to take a watch off and nothing beeps. When they use the bar, one day they zip along and send you on your way. The next time they stick their fingers in your shoe and ask you to lean against a bench so that they can look at the bottom of the shoe. There does not seem to be any consistency in what they do.

I have a sinus problem so I carry one of these with me. I have it in my jacket pocket and never take it out. I throw my jacket in the basket. Seldom does it show up on the screen, but every now and again it does. They take it out of my pocket and put it in a little plastic bag and give it to me, and then I can walk through. I am not sure whether they think I will leave it in that plastic bag on the airplane, but if they put it in a plastic bag for me to walk 20 feet, there seems to be some degree of safety in this.

Who makes the rules that seem to be so inconsistent from one airport to another? I know you cannot specifically answer these questions, but who decides on that?

Mr. Restall: You are talking about the touch part. That is, where you, as the traveller, are touched. Typically, Transport Canada sets the rules for that, and CATSA is the entity that enforces those rules.

The rules come under Transport Canada, and the touch that you are talking about is delivered by CATSA. That is who you need to talk to in the areas that you just mentioned.

Senator Plett: Who is CATSA?

Mr. Restall: It is the Canadian Air Transport Security Authority. Kevin McGarr is the president and CEO. I am sure he would be delighted to talk to you about that.

besoin de maintenir les procédures et de faire circuler les passagers et les valises d'une façon donnée. Les détaillants ont une responsabilité dans la gestion de la chaîne logistique de leur produit lorsqu'il entre dans le périmètre de sécurité et en sort. Je peux même continuer, jusqu'au secteur des hangars et à tous les gens qui s'y trouvent, jusqu'aux petits avions aussi.

C'est un effort de collaboration. Nous avons tous des rôles différents à jouer. Je ne sais pas de quel rôle en particulier vous parlez et en quoi il nous concerne. Nous travaillons tous en collaboration, et notre motivation première est de veiller à ce que les passagers puissent voyager de façon sécuritaire. Si nous pouvons rendre leur voyage agréable, c'est encore mieux.

Le sénateur Plett : Je comprends. Comme l'a dit le sénateur Mercer, j'estime que mon voyage commence lorsque je sors du taxi et qu'il se termine lorsque j'entre dans mon taxi à destination. Bon nombre de ces expériences sont fâcheuses, mais pas toutes. Je trouve étrange qu'il ne semble pas y avoir de constance dans ce que font les gens au contrôle de sécurité. Lorsque je parle de la sécurité, je veux dire l'endroit où il y a les portiques détecteurs, ce que ces gens-là font, ainsi qu'aux mécanismes utilisés pour décider avec qui on utilise le petit bâton.

Supposons qu'un jour le portique se mette à sonner lorsque j'y passe. Ils font toute la procédure, sauf une fouille à nu. Le lendemain, quand je repasse sous le portique détecteur, j'oublie d'enlever ma montre, et rien ne se passe. Un jour, ils utilisent le bâton et vous disent de continuer. La fois d'après, ils mettent leurs doigts dans vos souliers et vous demandent de vous accoter sur un banc pour regarder en dessous de vos souliers. Il ne semble pas y avoir de constance dans ce qu'ils font.

J'ai un problème de sinus, donc j'ai toujours ça avec moi. Je le mets dans la poche de ma veste et je ne le sors jamais. Je mets ma veste dans le panier. Il apparaît rarement à l'écran, mais de temps à autre, oui. Ils le sortent de ma poche, le mettent dans un petit sac en plastique et me le donnent, et je peux continuer. Je ne sais pas s'ils pensent que je vais le laisser dans le sac en plastique une fois dans l'avion, mais s'ils le mettent dans un sac en plastique pour la courte distance que je franchis ensuite, c'est que cette façon de faire doit être sécuritaire d'une façon ou d'une autre.

Qui dicte les règles qui semblent si différentes d'un aéroport à l'autre? Je sais que vous ne pouvez pas répondre précisément à ces questions, mais qui décide ça?

M. Restall : Vous parlez du touché, c'est-à-dire de la partie où vous, en tant que passager, êtes touché. Habituellement, Transports Canada établit les règles pour ça, et c'est l'ACSTA qui applique ces règles.

Les règles proviennent de Transports Canada, et le touché dont vous parlez est effectué par l'ACSTA. C'est à ses responsables que vous devez parler des points que vous venez de mentionner.

Le sénateur Plett : Qu'est-ce que l'ACSTA?

M. Restall : C'est l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Kevin McGarr en est le président et chef de la direction. Je suis certain qu'il serait content de vous expliquer ça.

Senator Plett: I am sure that we will have them here. In that case, I will not pursue that line of questioning. I will draw up a list of questions for them.

Mr. Restall: This goes back to an earlier question that I wanted to touch on.

A number of months ago, I sat on a panel at the Airports Council International, ACI, representing Canadian interests. There were people on the panel from the EU and from the United States. We brought in Kevin McGarr from CATSA for the Canadian perspective, a gentleman from the EU and a gentleman from the United States. These were very senior people. We talked to them about what you were talking to us about, namely, can we find a way to harmonize this and have consistency of application? You talked about the secure bags. We need that because people get confused about what is expected of them. We spent a lot of time talking about that to those three entities. If Canada, the United States and the EU showed leadership to move toward a more harmonized approach, it would help all of us in the equation, but it would help the travellers. Travellers want to see consistency of application and want to know what is expected of them.

Senator Plett: Thank you. I will save my questions for them. However, it must be frustrating for your people as well when these lines are slowed down. This Monday, coming from Winnipeg, I was on a 7:45 a.m. flight, which is usually the one I take. I have flown out of Winnipeg for dozens of years, but weekly for about the last seven.

When I got there at about 6:45 a.m., an hour ahead of my flight time, the lineup was worse than I have ever seen in seven years. I thought I would be two hours getting through. I called a concierge and said, "I am here. I hope I will not miss my flight." She said, "Yes, we have rules; we can only get you out of the line at a certain time, but I know you have checked in."

The strange thing is that it took 15 minutes for me to get from the back of the line all the way through to the scanner. Like I say, it was the worst lineup I had seen in seven years. Someone had given someone directions to move this along. Someone was paying attention, and it can be done. It must be a frustration for the airport council, the airport authority and the airlines when they have this happening and flights are delayed.

I will save my questions. Thank you very much.

Senator Merchant: You have presented us with an enticing business model wherein if we cancel the taxes and the rent, you would be able to run the airport so much better.

I am wondering, is that not a great business model? What business would not be envious of that situation? Every business runs within their parameters. No one will get a free ride.

Are you basing that on a model that you have observed somewhere else? Are there airports in the U.K., Japan, Great Britain and the U.S. that are run on a different business model that you are using as your indicator?

Le sénateur Plett : Je suis certain que nous le verrons ici. Dans ce cas, je ne poursuivrai pas sur ce sujet. Je préparerai une liste de questions pour lui.

M. Restall : Ça nous ramène à une question posée plus tôt sur laquelle j'aimerais revenir.

Il y a quelques mois, j'ai participé aux travaux d'un groupe d'experts du Conseil international des aéroports, l'ACI, afin de représenter les intérêts canadiens. Le groupe comprenait des gens de l'UE et des États-Unis. Nous avons eu recours à Kevin McGarr de l'ACSTA pour le point de vue canadien ainsi qu'à un représentant pour l'UE et à un représentant pour les États-Unis. C'étaient des gens très haut placés. Nous leur avons parlé de ce dont vous nous parliez, soit de trouver une façon d'harmoniser ça et de l'appliquer avec constance. Vous avez parlé des sacs inviolables. Nous en avons besoin parce que les gens ne savent plus ce qu'on attend d'eux. Nous passons beaucoup de temps à parler de ces trois entités. Si le Canada, les États-Unis et l'Union européenne faisaient preuve de leadership en ce qui concerne l'adoption d'une approche plus harmonisée, ce serait au bout du compte avantageux pour nous tous, mais ça aiderait aussi les passagers. Les passagers veulent une uniformité d'application et ils veulent savoir ce qu'on attend d'eux.

Le sénateur Plett : Merci. Je vais garder mes questions pour eux. Cela dit, ça doit être contrariant pour vos employés aussi lorsque les files d'attente sont ralenties. Lundi, en revenant de Winnipeg, j'étais sur le vol de 7 h 45, comme d'habitude. Je prends l'avion pour sortir de Winnipeg depuis des dizaines d'années, et toutes les semaines depuis environ sept ans.

Quand je suis arrivé, vers 6 h 45, une heure avant mon vol, je n'avais jamais vu une file d'attente aussi longue en sept ans. Je me suis dit que ça me prendrait deux heures pour passer. J'ai appelé un concierge et je lui ai dit « Je suis arrivé. J'espère que je ne raterai pas mon vol ». Elle m'a répondu : « Oui, nous avons des règles. Nous ne pouvons vous sortir de la file d'attente qu'à une certaine heure, mais je sais que vous vous êtes enregistré. »

Ce qui est étrange, c'est que ça m'a pris 15 minutes pour me rendre du bout de la file jusqu'au portique détecteur. Je le répète, c'était la pire file d'attente que j'avais vue en sept ans. Quelqu'un a dû donner l'ordre de faire avancer ça. Quelqu'un était à son affaire, et c'était faisable. Ça doit être contrariant pour le conseil de l'aéroport, l'administration aéroportuaire et les compagnies aériennes lorsque ça arrive et que les vols sont retardés.

Je vais garder mes questions. Merci beaucoup.

Le sénateur Merchant : Vous nous avez présenté un modèle d'affaires séduisant en soutenant que si nous abolissions l'impôt et le loyer, vous pourriez gérer l'aéroport beaucoup mieux.

Je me demande si ce n'est pas là un modèle d'affaires génial. Quelle entreprise n'envierait pas une telle situation? Toutes les entreprises sont gérées selon leurs paramètres. Personne n'a de passe-droit.

Est-ce que vous vous basez sur un modèle que vous avez vu ailleurs? Y a-t-il des aéroports au Royaume-Uni, au Japon, en Grande-Bretagne ou aux États-Unis qui sont gérés à l'aide d'un modèle d'affaires dont vous vous servez comme référence?

Mr. McCoomb: Absolutely, there are different business models. Business models vary around the world enormously, and that is a fact of life.

For example, in Asia, particularly, there is significant government investment. If you look at the beautiful airports in Singapore, that has been a national policy. It is a city state. It has to live by its wits. They have chosen to be a major focal point, and they support their airport enormously.

The United States has a different model where mostly the airports are municipal, and the federal government has been very involved in supporting the capital program, picking up the capital side.

In Canada, we have a different model.

I come back to the question that I think you are asking, namely that we should suck it up because this is how business is done, and is it not everywhere else?

I return to the point that, in this particular case, we are not-for-profit. We are overhead for everyone else's business, so every dollar that is put on top we have to pass through, and it goes on to the cost of visiting the art gallery or Niagara Falls. It is a burden. If it is an appropriate burden, fine. However, it has not been proven to me that this has been looked at to see if this is appropriate and whether we are really as competitive as we should be.

There are two aspects to rent. One is the quantum, the amount we pay, and the other is the nature of the structure of our rent. We pay on gross revenues.

That means, for example, if I had to invest \$65 million in a major facility to treat glycol — the chemicals used to de-ice aircraft so they do not endanger the environment — which is an appropriate investment that any other company would be encouraged to do and rewarded for it, I am penalized. There is a 14 per cent markup on that taken by the government. I scratch my head on that one.

A fair comment was made by the senator about the value of the land. The public has made a huge investment. This is a very solid observation. I do not begrudge at all the Canadian public's right to have a return. That is fair and reasonable.

What is not fair and reasonable is if they get a markup. We have had to spend billions in Toronto to redo the terminals and provide all the facilities there. That was an investment the Canadian public was not willing to make. Had they made it, they would have continued to realize a profit from Toronto. However, that profit would have to have been after that cost was subtracted out. As it stands, they are realizing a gain on that, plus they are taking a markup on the capital investment. You talk about other businesses; no other businesses do that. Am I wrong? Any other business investing in its capital plant gets credit for it in their tax system.

M. McCoomb : Tout à fait. Il y a des modèles d'affaires différents. Les modèles d'affaires varient énormément dans le monde, c'est un fait.

Par exemple, en Asie, le gouvernement investit beaucoup. Si vous regardez les beaux aéroports à Singapour, c'est une politique nationale. C'est une cité-État. Elle doit se débrouiller. Elle a choisi d'être un point d'intérêt important, et elle soutient énormément son aéroport.

Les États-Unis ont un modèle différent, selon lequel les aéroports sont majoritairement municipaux, et le gouvernement contribue beaucoup au programme d'immobilisations, en s'occupant de cet aspect.

Au Canada, nous avons un modèle différent.

Je reviens à la question que je pense que vous posez. Nous devrions nous faire une raison parce que c'est ainsi que se font les affaires, et n'est-ce pas comme ça partout ailleurs?

Je reviens sur le fait que, dans ce cas précis, nous sommes une société sans but lucratif. Nous sommes des coûts indirects pour toutes les autres entreprises, donc chaque dollar qui s'ajoute doit être transféré aux passagers, et ça finit par avoir une incidence sur le coût d'une visite du musée des beaux-arts ou des chutes Niagara. C'est un fardeau. Si c'est un fardeau justifié, d'accord. Toutefois, rien ne prouve qu'on se soit penché sur la question pour déterminer si c'était justifié et si nous étions aussi compétitifs que nous devrions l'être.

Le loyer comprend deux aspects. D'une part, le quantum, le montant que nous payons, et d'autre part, la structure de notre loyer. Nous payons un loyer basé sur nos recettes brutes.

Ça signifie que, par exemple, si je dois investir 65 millions de dollars dans une importante installation de traitement du glycol — les produits chimiques utilisés pour dégivrer les avions pour ne pas nuire à l'environnement —, un investissement approprié pour lequel n'importe quelle autre entreprise serait encouragée et récompensée, je suis pénalisé. Ce montant est majoré de 14 p. 100 par le gouvernement. J'avoue ne pas comprendre.

Le sénateur a fait un commentaire pertinent sur la valeur des terres. Le public a fait un énorme investissement. C'est une bonne observation. Je ne reproche pas du tout aux Canadiens de s'attendre à un rendement quelconque. C'est juste et raisonnable.

Ce qui n'est ni juste ni raisonnable, c'est cette majoration du coût. Nous avons dû dépenser des milliards de dollars à Toronto pour refaire les aéroports et les installations. C'est un investissement que le public canadien n'était pas prêt à faire. S'ils l'avaient fait, ils auraient continué de faire des profits à Toronto. Toutefois, ces profits auraient été calculés une fois les coûts soustraits. Dans l'état actuel des choses, ils réalisent un profit sur ça, en plus de la majoration des dépenses en immobilisations. Vous parlez d'autres entreprises, mais aucune autre entreprise ne fait ça. Est-ce que je me trompe? Toutes les autres entreprises qui investissent dans leurs immobilisations obtiennent un crédit sur le plan fiscal.

I invite my colleagues to comment on their situation. It leads to some odd distortions of the way we do our business. I like your attitude that we should be free to do business in a businesslike fashion. However, this particular structure — not the quantum, but the way it is set up on this approach of total revenue — causes us to do strange things to try to sidestep this, not what I would consider often to be best business practices.

There are both aspects to that. There is the quantum, and I accept your point, but there is the structure as well that you should look at to see whether it is appropriate. If it is deemed appropriate, it is an appropriate overhead because we are passing it through to the bellhop in the Royal York Hotel because, at the end of the day, it is passed on to tourism or to the cost of shipping. Our idea is to be as competitive and productive as possible. We should not be burdening this unfairly. Therefore, if someone has made the case to you that this is fair, please share it with me. If you feel it is fair, fine, but understand that it is overhead. We are working hard to get those costs down, and if we had a partner to help us get those costs done, we think it would benefit our community.

Mr. Restall: We look at it in Saskatoon as flow-through. It flows and trickles down and costs our partners money. Ultimately, we have to recover that money. Does it sometimes have an adverse impact on decisions we make? Yes, it is one of those things you have to consider, and sometimes you shake your head and say, "Why is it even a consideration in the decision-making process?" It does get a play in that regard.

Mr. Ruth: On the capital side, I think back to the federal stimulus money that was available a while back, and I start to think about the competitive positioning of Canada in aviation and transportation. The transatlantic area, because that is an area near and dear to us in Halifax, is about 17 per cent of the world's global market. It is not that much smaller than the Pacific region's global reach; yet we lose much of that competitive advantage to Boston, New York and to others when, with a great infrastructure, we are geographically situated to be able to really make a run at some growth for Canada as the closest continental link in North America.

I am pleased that the Senate and the government are looking at this. It is even bigger than the airport issue. It comes down to what we want to spend our money on competitively for the long run.

Senator Merchant: While I do not have the perfect business model, I am asking you whether you have a model that you modelled your operations on. I do hear from many people. There are many unhappy people who feel they are paying a lot for travelling in Canada. Perhaps we could understand the breakdown of a ticket. I fly all the time, too. Maybe if we knew how this price was put together, it would make us more understanding.

J'invite mes collègues à nous parler de leur situation. Ça mène à des déformations étranges de la façon dont nous gérons nos affaires. J'aime votre attitude, selon laquelle nous devrions être libres de nous comporter comme des entreprises privées. Cependant, cette structure particulière — pas le quantum, mais le fait de se baser sur les recettes totales — nous pousse à faire des choses étranges pour essayer de contourner ça, des choses qui, selon moi, ne constituent pas les meilleures pratiques commerciales.

Il y a deux aspects. Il y a le quantum, vous avez raison, mais il faut aussi vérifier si la structure est appropriée. Si on juge qu'elle est appropriée, les coûts indirects sont aussi justifiés, puisque nous les transférons jusqu'au chasseur de l'hôtel Royal York, parce qu'au bout du compte, c'est au tourisme ou aux coûts d'expédition qu'ils sont imputés. Nous essayons d'être aussi compétitifs et productifs que possible. Nous ne devrions pas imposer ce fardeau injustement. Par conséquent, si quelqu'un vous a prouvé que c'était juste, s'il vous plaît, dites-le-moi. Si vous estimez que c'est juste, d'accord, mais comprenez qu'il s'agit de coûts indirects. Nous nous acharnons à réduire ces coûts et nous pensons que ce serait avantageux pour la collectivité si nous avions un partenaire pour nous aider.

M. Restall : À Saskatoon, nous considérons ça comme un transfert. Ça circule, se répercute et coûte de l'argent à nos partenaires. En fin de compte, nous devons récupérer cet argent. Est-ce que ça a parfois une incidence négative sur les décisions que nous prenons? Oui, c'est une des choses que nous devons prendre en compte, et parfois, nous hochons la tête et nous demandons même pourquoi ça fait partie du processus de prise de décisions. Ça entre en jeu de ce côté-là.

M. Ruth : Pour ce qui est des immobilisations, je repense au programme fédéral de relance économique qui était offert il y a quelque temps, et ça me fait penser à la capacité concurrentielle du Canada dans l'aviation et le transport. La région transatlantique, puisque c'est une région qui nous est chère à Halifax, compte pour environ 17 p. 100 du marché mondial. Ce n'est pas beaucoup moins que la portée mondiale de la région du Pacifique, mais nous perdons quand même une bonne part de cet avantage concurrentiel au profit de Boston, de New York et d'autres villes alors que, compte tenu des excellentes infrastructures et de notre emplacement géographique, nous devrions vraiment pouvoir tenter de faire du Canada le lien continental le plus proche en Amérique du Nord.

Je suis ravi que le Sénat et le gouvernement se penchent sur la question. C'est encore plus important que le problème des aéroports. La question est de déterminer à quoi nous voulons consacrer notre argent pour être compétitifs à long terme.

Le sénateur Merchant : Je ne dispose pas du parfait modèle d'affaires, mais je vous demande s'il y a un modèle sur lequel vous basez vos activités. J'entends beaucoup de gens parler. Beaucoup de gens sont mécontents et trouvent que voyager au Canada coûte cher. Ce serait bien si nous pouvions comprendre la ventilation du prix d'un billet. Je prends moi aussi l'avion très souvent. Peut-être que si nous savions comment les prix sont établis, nous serions plus compréhensifs.

I am not sure if I pay fees every time I fly in and out of an airport. I do not know if everyone pays the same fee, or whether you pay more if you fly Tango or Tango Plus, the different levels of tickets.

Perhaps if you really want some good feedback, maybe every time I travel, I should be getting a ballot that I can drop in to you. I do not know how you could manage all these ballots, but somehow you need to find a way to find out what is bothering the traveller.

Mr. Restall: I cannot speak to the price of the ticket, the airlines determine that. There are add-ons to that. I can tell you that when you look at the add-ons, you will find an airport improvement fee, the AIF. That varies by airport, based on what their board has decided they are required to spend in their capital program.

AIF money is used to fund our capital programs, and it is different. You pay departing the airport. If you leave Saskatoon, you pay in Saskatoon. My destination was Ottawa today, so when I return to Saskatoon, I will pay the Ottawa fee on the way out. That will be on my ticket.

In terms of what makes up the airline ticket, ignoring the AIF, typically the cost to an airline to operate in an airport is somewhere between 2 per cent and 3 per cent of their total cost. We are not a big contributor to the expenses of the airline operation.

Then they take it behind the magic door, run the numbers all together and decide how much they have to charge for the different classes of tickets to make a profit. They have shareholders, and they need to have a return on their investment.

Senator Merchant: With Regina and Saskatoon, there was a flight that went from Saskatoon to Ottawa non-stop; I think you had that for about a year and a half. In Regina, I think we had it from May until September or October. Can you tell me the proportion of business travel, and why that was stopped? I know you broke down the different levels of passengers.

Mr. Restall: I cannot tell you specifically for a specific flight. The airlines may be able to, but the research we do is on a collective basis. We do not target any specific flight, so I cannot tell you that specifically.

The fact that flight left the system for the winter was very frustrating from our perspective.

Senator Merchant: It was constantly full.

Mr. Restall: It was filled from my Saskatoon perspective too. Airlines make strategic decisions. They look at seasonal demand. For the time of the year that it flew in Saskatoon, it was full.

It was frustrating from our perspective because our philosophy in Saskatoon has been if we continue to fill the aircraft, the airlines will continue to give us improved service. When that was

Je ne sais pas si je paie des frais chaque fois que je passe par un aéroport. Je ne sais pas si tout le monde paie les mêmes frais ou si on paie davantage lorsqu'on voyage à un tarif Tango ou Tango Plus, selon les différentes options de billets.

Si vous voulez vraiment recevoir des commentaires constructifs, vous pourriez me remettre une carte à remplir chaque fois que je prends l'avion. Je ne sais pas comment vous pourriez gérer toutes ces cartes, mais vous devez trouver un moyen de découvrir ce qui dérange les voyageurs.

M. Restall : Je ne peux pas parler du prix des billets étant donné que ce sont les compagnies aériennes qui les fixent. Par contre, il y a des frais supplémentaires. Je peux vous dire que si vous regardez ces frais supplémentaires, vous y trouverez des frais d'améliorations aéroportuaires, ou FAA. Ils varient d'un aéroport à l'autre en fonction du montant que les conseils d'administration décident d'affecter à leur programme d'immobilisations.

Les sommes provenant des FAA sont utilisées pour financer les programmes d'immobilisations, et c'est différent. Vous payez au départ d'un aéroport. Si vous quittez Saskatoon, vous payez à Saskatoon. Aujourd'hui, j'ai pris un vol pour Ottawa. Quand je retournerai à Saskatoon, je paierai les frais de l'aéroport d'Ottawa. Le montant apparaîtra sur mon billet.

À part les FAA, le prix des billets d'avion comprend normalement le montant que doivent payer les compagnies aériennes pour exercer leurs activités dans un aéroport, et qui représente 2 ou 3 p. 100 du total de leurs frais. Nous ne représentons pas une partie importante des frais d'exploitation des compagnies aériennes.

Ensuite, dans le secret, elles brassent tous les chiffres et établissent le prix des billets des différentes classes, en s'assurant de réaliser des profits. Elles ont des actionnaires qui doivent obtenir un rendement de leurs investissements.

Le sénateur Merchant : Parlons de Regina et de Saskatoon. Il y avait un vol sans escale de Saskatoon à Ottawa; je crois que vous avez eu ce service pendant environ un an et demi. À Regina, je pense que nous l'avons eu de mai à septembre ou octobre. Pourriez-vous me dire quelle était la proportion de passagers en classe affaires, et pourquoi le service a été interrompu? Je sais que vous avez fait le décompte des différents types de passagers.

M. Restall : Je ne peux pas vous répondre précisément pour un vol en particulier. Les compagnies aériennes pourraient le faire, mais nos recherches sont générales. Nous ne ciblons pas de vol en particulier, alors je ne peux pas vous répondre précisément.

Nous avons quant à nous trouvé très contrariant que le vol ne soit pas offert en hiver.

Le sénateur Merchant : L'avion était toujours plein.

M. Restall : C'était la même chose à Saskatoon. Les compagnies aériennes prennent des décisions stratégiques. Elles étudient la demande saisonnière. Pendant la période de l'année au cours de laquelle le vol a été offert à Saskatoon, l'avion était plein.

Nous avons trouvé ça frustrant parce qu'à Saskatoon, nous pensions que tant que nous remplissions l'avion, la compagnie aérienne continuerait à nous offrir un service amélioré. Lorsque le

introduced, we went out of our way to ensure that we filled that aircraft and the community supported that. The airline strategically decided to take it away from us and said they will bring it back in the spring. That is the frustrating part of it.

I have talked to my board, the mayor and my MPs about it, as well as my community broadly. My only answer is to say, "The community is dissatisfied; give it back to us, and we will fill it up again. You can make money; please keep it." They have to make their corporate decisions. I think the use it or lose it rule does not apply in this case because we were using it and still lost it, and that is frustrating.

Senator Fox: You said that perhaps it is time evolve to the next stage. If you were to do that and to design it, how would it look?

Mr. Restall: Remember, I was in the system; we had a homogeneous group of airports, and they have changed. We put a box out there; we put a lease around the bigger ones and said off you go. They all went their own ways within that box and developed their own personal business models.

What I am talking about is we are living in the box, the lease, but we are saying the world we live in is changing. Transportation is changing. My father was a railroader; I am an aviation person, my kids fly. We have to expand the box a little bit. There will be a box, and that is okay. If we had 20 airports here, they would all say that they would go different ways in that box.

In terms of the model, give us the opportunity to expand the box so that we can ensure the system is sustainable in the long term. It has been very successful in where we have come to today. We just say to give the system a little more latitude so that we can sustain it and have the dynamics for the future.

We do not really know what is coming at us other than that aviation will be the backbone of the transportation infrastructure of Canada. We have to support that. We have to give it enough latitude to adapt to the change and be responsive so that we have a very good local, provincial and national economy. I am saying to let us work through that in terms of sustainability. Does that answer your question?

Senator Fox: Do you have any specific changes in mind that would be helpful to us and helpful to you when we write our report?

Mr. Restall: I think we have to enter into a much more collaborative relationship relative to how regulations come into the system. Regulations drive our costs. You heard a lot about runway end safety areas — or RESAs — and extensions to the runways. We just had three airports, Thunder Bay, Victoria and Kelowna, spend a lot of money to extend their runways — as far as possible in two of their cases — so they could bring better commercial

vol a été introduit, nous avons tout fait pour nous assurer de remplir l'avion, et la collectivité nous a soutenus. La compagnie aérienne a pris la décision stratégique de nous retirer ce vol en nous disant qu'il serait de nouveau offert au printemps. C'est ce qui est frustrant.

J'en ai parlé à mon conseil, au maire et aux députés, et à la collectivité en général. La seule réponse que je puisse donner est la suivante : « La collectivité est insatisfaite. Redonnez-nous ce vol et nous allons remplir l'avion de nouveau. Vous pouvez faire de l'argent; s'il vous plaît, laissez-nous ce vol. » Les entreprises doivent prendre des décisions. Je crois que la règle voulant qu'on nous retire un service si vous ne l'utilisez pas ne s'applique pas ici. Nous utilisons le service et nous l'avons tout de même perdu. C'est ce qui est frustrant.

Le sénateur Fox : Vous avez dit qu'il était peut-être temps de passer à la prochaine étape. Si vous étiez le responsable, comment procéderiez-vous et à quoi est-ce que ça ressemblerait?

M. Restall : N'oubliez pas que je travaillais dans le réseau. Nous avions un groupe homogène d'aéroports, mais ils ont changé. Nous avons installé un cadre, nous avons imposé un bail aux plus gros et les avons laissés partir. Chacun a suivi son propre chemin et a élaboré son propre modèle d'entreprise.

Ce que j'essaie de dire, c'est que nous vivons à l'intérieur de ce cadre, le bail, mais que le monde dans lequel nous vivons change. Le transport change. Mon père travaillait pour une compagnie de chemin de fer, je suis dans l'aviation, mes enfants prennent l'avion. Nous devons élargir un peu le cadre. Il y a un cadre, et c'est bien. S'il y avait des représentants de 20 compagnies aériennes ici aujourd'hui, ils choisiraient tous une orientation différente à l'intérieur du cadre.

En ce qui concerne le modèle, donnez-nous la chance d'élargir le cadre pour nous permettre de garantir la viabilité du réseau à long terme. Il nous a permis de nous rendre où nous sommes aujourd'hui. Nous proposons seulement d'assouplir un peu les règles pour que nous puissions soutenir le réseau et le faire évoluer.

Nous ne savons pas vraiment ce qui nous attend, mais nous savons que l'aviation sera à la base de l'infrastructure du transport au Canada. Nous devons la soutenir. Nous devons donner assez de latitude à l'industrie de l'aviation pour lui permettre de s'adapter aux changements, pour que nous ayons une très bonne économie à l'échelle locale, provinciale et nationale. Laissez-nous aborder la question du point de vue de la durabilité. Est-ce que ça répond à votre question?

Le sénateur Fox : Avez-vous en tête des changements précis qui pourraient nous être utiles et vous être utiles quand nous allons rédiger notre rapport?

M. Restall : Je pense que nous devons avoir une relation beaucoup plus collaborative par rapport au rôle de la réglementation. La réglementation dicte nos coûts. Vous avez entendu beaucoup de choses sur les aires de sécurité d'extrémité de piste — les RESA — et sur le prolongement des pistes. Récemment, trois aéroports, Thunder Bay, Victoria et Kelowna, ont dépensé des sommes importantes pour prolonger les

service to their community. Now we are talking about RESAs and that will probably have operational impacts on those airports because they do not have the space to make RESAs work.

One suggestion would be to set up a better collaborative relationship in how regulations come forward so that we understand the dynamics and implications of each of those from an economic perspective.

The Chair: Along the way, if you have any recommendations that you think our final report should include, feel free, via the clerk, to contact us. If you want to be modest and say it verbally, you can phone some of the members, and they will give that information to the committee if you prefer.

Mr. McCoomb: I have a footnote to Senator Fox's question.

Jump in if I am out of line, gentlemen, but I think it is fair to say that for virtually all the airports, we favour being told what the problem is, and then being allowed to try to adapt. Locally, situations differ. Rather than prescriptive regulations, which can be really counterproductive, it is better to work with us and allow us to adapt.

If you tell us the end result that you want — be it security, safety or environment — we are very anxious to adapt. I think we are very well qualified because of our knowledge of the local conditions. We certainly favour that approach over rigid regulations that we have to follow blindly.

Senator Johnson: I am not from Landmark: I am from Winnipeg. There is an airport in Gimli. Having said that, I think one of our problems in our airports is the rent structure — and I have heard a lot about it, not just here. I know your membership wants an elimination of it.

Will you tell us what would be the best thing? You are saying that it puts our airports at a competitive disadvantage, especially with trade issues, and you want to have a revision to the formula used to calculate rent. That would exclude airport improvement fees and revenue raised to cover debt-servicing costs.

That information would be very helpful in our work with this committee.

Mr. McCoomb: Senator, on my point about how investments should be treated, we would certainly welcome backing out those investment costs, even if the quantum had to be adjusted. It is a distortion, this mark-up that occurs on an investment. First, the Canadian public was not willing to make the investment themselves, so is it fair that they are taking a reward from that? On the other parts of the business, absolutely, they should be getting a share of the non-aeronautical revenues.

pistes — autant que possible dans deux des cas — et ainsi offrir un meilleur service commercial à la collectivité. Maintenant, il est question des RESA, ce qui aura probablement une incidence sur les activités de ces aéroports parce qu'ils n'ont pas assez d'espace.

Je suggère de mettre en place une meilleure collaboration en matière de réglementation pour nous permettre de comprendre la logique et les répercussions sur le plan économique.

Le président : En cours de route, si vous avez des recommandations qui devraient selon vous paraître dans notre rapport définitif, n'hésitez pas à communiquer avec nous par l'entremise de la greffière. Si vous préférez, vous pouvez appeler un des membres, et il transmettra l'information au comité de votre part.

M. McCoomb : J'aimerais ajouter quelque chose en réponse à la question du sénateur Fox.

Messieurs, vous pouvez m'interrompre si j'ai tort, mais je ne crois pas me tromper en disant que nous, les conseils d'aéroport, préférons nous faire dire qu'il y a un problème et avoir la possibilité d'arranger les choses. La situation est différente d'une collectivité à l'autre. Au lieu d'adopter une réglementation normative, ce qui peut être très contre-productif, il vaudrait mieux travailler avec nous et nous permettre de nous adapter.

Si vous nous dites quel résultat vous attendez, que ce soit sur le plan de la sûreté, de la sécurité ou de l'environnement, nous essaierons de bonne grâce de nous adapter. Je crois que nous sommes qualifiés pour le faire grâce à notre grande connaissance des conditions locales. Nous préférons certainement cette approche à une réglementation rigide que nous devons suivre aveuglément.

Le sénateur Johnson : Je ne suis pas de Landmark, je suis de Winnipeg. Il y a un aéroport à Gimli. Cela dit, je crois qu'un des problèmes de nos aéroports est la structure des loyers, et j'en ai beaucoup entendu parler, pas seulement ici. Je sais que vos membres veulent la voir disparaître.

Pouvez-vous nous dire quelle serait la meilleure solution? Vous dites que nos aéroports sont désavantagés sur le plan de la concurrence, en particulier lorsqu'il est question de commerce, et que vous voulez que la formule utilisée pour calculer les loyers soit revue. Elle exclurait les frais d'améliorations aéroportuaires et les sommes amassées pour couvrir les frais de service de la dette.

Cette information serait très utile au comité pour ses travaux.

M. McCoomb : Sénateur, à propos de ce que j'ai dit sur la manière dont les investissements devraient être gérés, nous serions heureux de voir disparaître les frais d'investissement, ou même de les voir diminuer. C'est une distorsion, cette majoration du prix de l'investissement. D'abord, les Canadiens n'étaient pas prêts à investir eux-mêmes. Est-il juste qu'ils en tirent un avantage? D'un autre côté, absolument, ils devraient recevoir une part des recettes qui ne proviennent pas de l'aéronautique.

We are somewhat at a disadvantage speaking for many airports. There are just three of us here, and there is a wide range of opinions. However, I think we would be unified on the fact that we would like to see the capital investment part separated out so that it is not penalized.

Senator Johnson: How are the smaller communities coping with this?

Mr. Restall: Only a certain number of airports pay rent.

Senator Johnson: That is good to know. How many would that be?

Mr. Restall: There are 26 airports in the national airport system. One size does not fit all.

Kelowna has a different deal. They were half owned by the city to start with, so Kelowna airport pays \$1 a year. It sticks in my craw a little because they have a little more activity than me, and they have a slightly bigger base of revenue and pay \$1 a year. The territorial airports are exempt, so it comes down to about 20 of us that will be paying rent.

Where it is really becoming more evident is where it was phased in based on the lease agreements. For example, the airports, such as London, that are much smaller airports, their rent kicks in in about 2015, 2016. I think Charlottetown is in the same boat. They are looking at limited revenue streams and suddenly will have this new cost.

Senator Johnson: Is there a revision to the formula happening now?

Mr. Restall: No.

Mr. Ruth: A revision was done to the formula in 2005 and 2006, and that provided some relief. However, since then what Mr. McCoomb mentioned about the rent formula and what you end up paying on it, which becomes an added penalty, is tough.

In Atlantic Canada many airports such as Charlottetown, Moncton and others, will be facing this issue in four or five years. It is a lot of money. In Halifax's case, it is roughly \$10 a minute, every minute of the day. Mr. McCoomb is paying probably 30 times our rate.

Mr. McCoomb: It is \$150 million a year.

Mr. Ruth: It is a significant amount to make up on the bottom line for a non-profit organization.

Senator Johnson: What is the story in United States airports in this context?

Mr. Restall: They do not pay rent. As was mentioned, they get AIP money. They have money given to them; they have an entitlement.

Senator Johnson: That is a huge disadvantage for us.

Nous ne sommes pas vraiment placés pour parler au nom des nombreux aéroports. Nous ne sommes que trois ici, et les opinions sont très partagées. Toutefois, je crois que nous serions tous d'accord pour dire que nous aimerions que les investissements en immobilisations soient isolés du reste et qu'ils ne soient pas pénalisés.

Le sénateur Johnson : Comment les petites collectivités s'en sortent-elles?

M. Restall : Seuls certains aéroports paient un loyer.

Le sénateur Johnson : C'est bon à savoir. Combien y en a-t-il qui paient un loyer?

M. Restall : Le réseau national des aéroports compte 26 aéroports et tous ne fonctionnent pas de la même façon.

Kelowna fonctionne différemment. La moitié de l'aéroport appartient à la ville, alors l'aéroport paie 1 \$ par année. Ça me reste en travers de la gorge. Il y a un peu plus d'activité à cet aéroport qu'à celui que je gère, ses revenus sont un peu plus élevés et il ne paie que 1 \$ par année. Les aéroports situés dans les territoires sont exemptés, ce qui fait que nous sommes une vingtaine à payer un loyer.

Ça devient vraiment évident dans les aéroports où la mise en application s'est faite graduellement, en fonction des contrats de location. Par exemple, les aéroports qui sont beaucoup plus petits, comme celui de London, vont devoir payer un loyer à partir de 2015 ou 2016. Je crois que Charlottetown est dans la même situation. Ils ont des revenus limités, mais, soudainement, ils auront des frais supplémentaires.

Le sénateur Johnson : Est-ce qu'on est en train de revoir la formule?

M. Restall : Non.

M. Ruth : La formule a été revue en 2005-2006, et le fardeau a été allégé. Toutefois, depuis, il y a eu la formule des loyers mentionnée par M. McCoomb, et ce qu'il en coûte devient en quelque sorte une pénalité supplémentaire, et ça rend les choses difficiles.

Dans le Canada atlantique, beaucoup d'aéroports, comme ceux de Charlottetown et de Moncton, feront face à ce problème dans quatre ou cinq ans. C'est une somme importante. Pour Halifax, ça représente en gros 10 \$ la minute toutes les minutes... Le taux payé par M. McCoomb est probablement 30 fois plus élevé que le nôtre.

M. McCoomb : C'est 150 millions de dollars par année.

M. Ruth : En fin de compte, c'est un montant important à payer pour une organisation sans but lucratif.

Le sénateur Johnson : Quelle est la situation dans les aéroports américains?

M. Restall : Ils ne paient pas de loyer. Comme il a été dit, ils reçoivent des fonds du programme d'améliorations aéroportuaires. Ils reçoivent de l'argent, ils y ont droit.

Le sénateur Johnson : Nous sommes donc très désavantagés.

Mr. Restall: I always use the example of Billings, Montana, because it is south of where I am in terms of proximity. Their entitlement, I believe, is about \$4 million a year plus discretionary entitlements. They are receiving money toward their capital program, and we are expending money.

It is an interesting equation because the lease we have says that we shall run a first-class airport. We say that if we were not paying the rent, we could reinvest that and ensure that we were running a first-class airport. At the very least, bring our rates down so that we could encourage air service. That is the other thing the community wants.

Senator Johnson: How competitive can Canada be in the airline industry in the global context? How competitive do you think we are? Are there specific issues that are reducing our ability to be competitive?

Mr. Restall: That is an interesting question. I think you have had NACC in to speak to that. They consult with us and tell us from their equation, but it would be better for them to speak to their business and what they think they need to be competitive and where they see their competition and where they see their strengths and weaknesses.

Senator Johnson: We are already at a disadvantage with the U.S., even with what you are telling us.

Mr. McCoomb: There are other elements in the United States, too. They enjoy a tax-free bond advantage because many airports are municipal and can take advantage of that.

I do not want to leave the impression, though, that Transport Canada has been totally deaf to our appeals. For example, I am very grateful that one of the problems with the current lease is being dealt with. The lease is for a set period, and some of us were not allowed to extend that lease for some period of time. The difficulty that presented for us, and certainly for the first airports that became privatized, is that you get into the shadow of the end of the lease. In other words, we need a 40-year period for someone to come in and build a hangar and amortize that. However, if we are inside that, if there are only 30 or 25 years left on the lease, then that becomes a problem.

The department has been very responsive in working with us to deal with that situation. Therefore, please do not get the impression that we are dealing with a department that is not responsive. They often understand.

Senator Johnson: With our study, it is important to have other models to look at when looking at ours.

Mr. Restall: We should understand that we are talking about 2005 and 2006 when they did the change. When we worked with them, the term used at the time was a "hockey stick" because they saw that the rents went up catastrophically. In certain airports, the term used was that certain airports would "fall off the cliff."

M. Restall : Je prends toujours l'exemple de l'aéroport de Billings, au Montana, parce qu'il est situé au sud de chez moi. Je crois que l'aéroport reçoit 4 millions de dollars par année, plus des sommes discrétionnaires. L'aéroport reçoit de l'argent pour son programme d'immobilisations alors que nous, nous devons en dépenser.

C'est une équation intéressante parce que notre contrat dit que nous devons exploiter un aéroport de première classe. De notre côté, nous disons que si nous n'avions pas à payer de loyer, nous pourrions investir cet argent pour faire en sorte d'avoir un aéroport de première classe. Le taux pourrait au moins être baissé pour nous permettre d'encourager le service aérien. C'est l'autre chose que veut la collectivité.

Le sénateur Johnson : Dans quelle mesure le secteur canadien du transport aérien peut-il être concurrentiel à l'échelle mondiale? À quel point sommes-nous concurrentiels? Y a-t-il des éléments précis qui limitent notre capacité à l'être?

M. Restall : C'est une question intéressante. Je crois que les représentants du CNLA vous en ont déjà parlé. Nous nous consultons, et ils nous donnent leur point de vue, mais il serait préférable que ce soit eux qui parlent de leurs activités, de ce qu'il leur faut pour être concurrentiels, de leurs concurrents, de leurs forces et de leurs faiblesses.

Le sénateur Johnson : Nous sommes déjà en situation d'infériorité par rapport aux États-Unis, d'après ce que vous dites.

M. McCoomb : D'autres éléments entrent aussi en ligne de compte aux États-Unis. Leurs aéroports sont en quelque sorte exemptés d'impôt, parce que beaucoup d'entre eux appartiennent aux villes, et ils en profitent.

Je ne veux toutefois pas laisser entendre que Transports Canada fait la sourde oreille. Par exemple, je suis très reconnaissant au ministère parce qu'un des problèmes liés au bail actuel est en train de se régler. Le bail a une durée limitée, et certains d'entre nous n'avaient pas le droit de le prolonger. La difficulté pour nous et, certainement, pour les premiers aéroports privatisés, est que nous vivons en fonction de la fin de la période du bail. En d'autres mots, il faut un contrat de location de 40 ans pour amortir le coût de construction d'un hangar. Toutefois, s'il ne reste que 30 ou 25 ans au contrat, ça devient un problème.

Le ministère a été très réceptif et s'efforce de régler le problème avec nous. Je ne veux donc pas que vous ayez l'impression que nous négocions avec un ministère qui n'est pas à l'écoute. Bien souvent, il comprend notre situation.

Le sénateur Johnson : Dans le cadre de notre étude, il est important de pouvoir comparer d'autres modèles au nôtre.

M. Restall : Il faut comprendre que nous parlons de 2005 et de 2006, période où le changement a eu lieu. Quand nous avons travaillé avec eux, l'expression utilisée était « le bâton de hockey » parce que les loyers ont augmenté radicalement. Dans certains aéroports, on disait que certains allaient « tomber en bas de la falaise ».

The department recognized that, sat down and retooled the lease agreements to take care of that and neutralized that part of the hockey stick. Life goes on, and we are all trying to be sustainable for the long term. There will always be changes and dynamics. It is a very dynamic business.

Senator Johnson: Your recommendation would be \$1 a year, is that correct?

Mr. Restall: I like Kelowna's deal. We smile about it. If you put 20 airport managers up here, you would get 26 different ideas. Some of us are schizophrenic.

Senator Johnson: You would still all agree on \$1 a year though.

Senator Housakos: I have a series of questions and observations to make. I go back to the original discussion. Earlier you were explaining how the various boards of various airport authorities are made up. I still find it perplexing that the federal government, in most cases, out of a representation of 15 board members, have only 2 members on the board. Again, this is just my observation, and I am curious to know your opinion. Would you say that the federal government and Transport Canada, over the last few years, has abandoned their responsibility and role in dealing with transportation?

On debt loads of the airport authorities, I am discovering that it ranges from airport authority to airport authority. I want to compliment the airport authority in Saskatoon for having an upgraded and beautiful airport, and for being fiscally responsible and doing that within budget.

In the cases of the Montreal's and Toronto's international airports, I have been fed figures that I find unbelievable. Can you comment on the debt load of the various airport authorities, especially the major ones in Canada? Why would some be more fiscally responsible and effective and others less so? Is it the makeup, the structure or different needs from region to region?

We all agree that in the last few years one thing that has come out of these airport authorities is that we have some of the most upgraded and aesthetically beautiful airports in the world. Some of the work that has been done has been extraordinary. Airports are welcoming and have become commercial centres and places you can go to have lunch and a meeting. Probably that is a result of the airport authorities and the makeup we have in them where they see themselves as independent businesses. Is it safe to say that they see themselves more as independent businesses rather than providing a public service?

I have wrapped up a bunch of questions in my two comments. What are your observations on my comments?

Le ministère a reconnu le problème, a fait ses devoirs et a remanié les contrats de location de manière à régler le problème et à neutraliser l'effet de « bâton de hockey ». La vie continue, et nous tentons tous d'assurer notre durabilité à long terme. Il y aura toujours des changements et une évolution. C'est un secteur très dynamique.

Le sénateur Johnson : Vous recommandez 1 \$ par année, c'est bien ça?

M. Restall : J'aime bien le modèle de Kelowna. Il nous fait sourire. Si vous réunissez ici une vingtaine de gestionnaires d'aéroport, vous aurez 26 points de vue différents. Certains d'entre nous sont schizophrènes.

Le sénateur Johnson : Mais vous vous entendriez sur le 1 \$ par année.

Le sénateur Housakos : J'ai une série de questions et d'observations. Je reviens à la discussion de départ. Vous avez expliqué plus tôt la manière dont les conseils des administrations aéroportuaires sont constitués. Je reste perplexe à l'idée que le gouvernement fédéral, dans la plupart des cas, n'est représenté que par deux personnes sur un conseil de 15 membres. C'est seulement une observation de ma part, et je suis curieux de connaître votre opinion là-dessus. Diriez-vous qu'au cours des dernières années, le gouvernement fédéral et Transports Canada ont abandonné leurs responsabilités à l'égard du transport?

Par rapport au niveau d'endettement des administrations aéroportuaires, je découvre qu'il varie. Je voudrais féliciter l'administration aéroportuaire de Saskatoon pour son aéroport moderne de toute beauté, pour la responsabilité dont il fait preuve sur le plan financier et pour avoir respecté ses limites budgétaires.

Dans le cas des aéroports internationaux de Montréal et de Toronto, j'ai vu des données que j'ai peine à croire. Pourriez-vous nous parler du niveau d'endettement des administrations aéroportuaires, plus particulièrement de celui des plus importantes au Canada? Pourquoi certaines sont-elles plus responsables et efficaces sur le plan financier? Est-ce que c'est attribuable à leur constitution, à leur structure ou à la variation des besoins dans les régions?

Nous sommes tous d'accord pour dire qu'au cours des dernières années, les administrations aéroportuaires ont transformé certains de nos aéroports en aéroports parmi les plus modernes et les plus beaux du monde. Un travail extraordinaire a été accompli. Les aéroports sont accueillants, et ils sont devenus des centres commerciaux et des endroits où vous pouvez vous rendre pour manger ou tenir une réunion. C'est probablement attribuable aux administrations aéroportuaires et au fait qu'elles se voient comme des entreprises indépendantes. Peut-on dire qu'elles se considèrent davantage à la tête d'une entreprise indépendante que d'un service public?

Mes commentaires contiennent plusieurs questions. Quelles sont vos observations par rapport à ces commentaires?

Mr. Restall: I will try to get them into order. Saskatoon has a board of 12 members. It varies from airport to airport. The federal entity nominates two. It is important to understand, though, that the responsibility of a board member is to the corporation, not to their nominator.

In our case, the board is responsible to the community, accountable to the community, and holds themselves up to be transparent in doing that. Really, the source of the nomination is not as important as having a good skill set on your board, people who can bring all the different skill sets you need, such as the aviation background you talked about earlier, legal background, engineering background and accounting background. The skill set is more important because their responsibility is to the community, plainly and simply. They are there representing the community in presenting and making decisions that drive the airport.

In Saskatoon — you talked about fiscal responsibility — we made a decision to be an affordable airport. That became one of our cornerstones. I grew up in Winnipeg and had to learn, after 25 years in Saskatchewan, that the money is buried in the back quarter, and you do not bring it out unless you have to. I had to learn that philosophy, and being of Scottish background, it was easy for me to figure it out. However, that does not mean you do not take on debt when you need to.

We are looking at a significant improvement at our airport because we have had tremendous growth there in the last five years. Saskatchewan has seen a boom in economy for the last five years, as you can appreciate. We are advancing a terminal project, a piece of our terminal. What we would have done in 2015 and 2016, we will be doing in 2011 and 2012 because it is good for the community. We need it for air service and to handle the peaks at the airport. Will we take on debt? Yes, we will. We expect to have debt for about three years, but we have worked out a fiscal plan to approach it.

Many factors come into play for the airports: where the airport is in its life cycle; what its traffic demographics are; what market it is serving; whether it has transborder service or U.S. pre-clearance; or whether it is international. Those things drive how big the terminal building is, how long the runways have to be. Other factors include the amount of wear and tear on the runways; the type of climate; and the quality of the gravel base. All those drive the equation, so certain airports had to come to decisions.

You mentioned Winnipeg. I was a duty manager in Winnipeg in the mid-1970s at that airport. It was a beautiful airport when I worked there. I was involved in the expansion in the early 1980s. It was time, and there is a cost of doing that; sometimes you have to accept some debt to do that. Those decisions are made collectively within the community, and the board does that. That is the real strength of the airport authority model right now. It is local decision making.

M. Restall : Je vais essayer de répondre dans l'ordre. Le conseil de Saskatoon est formé de 12 membres. Ça varie d'un aéroport à l'autre. Le gouvernement fédéral nomme deux membres. Il est toutefois important de comprendre que les membres du conseil ont des responsabilités envers l'entreprise, et non envers ceux qui les ont nommés.

Dans notre cas, le conseil a des responsabilités envers la collectivité, il est tenu de lui rendre des comptes, et il s'efforce de le faire de manière transparente. L'origine de la nomination n'est pas aussi importante que les compétences des membres, qui doivent réunir toutes les compétences requises, soit en ayant une expérience en aviation, comme vous l'avez dit plus tôt, ou encore en génie ou en comptabilité. Cet ensemble de compétences est primordial puisque le conseil doit rendre des comptes à la collectivité, tout simplement. Ses membres représentent la collectivité lorsqu'ils présentent des idées et qu'ils prennent des décisions visant l'aéroport.

À Saskatoon — vous avez parlé de responsabilité sur le plan financier —, nous avons pris la décision d'avoir un aéroport abordable. C'est devenu une pierre angulaire. J'ai grandi à Winnipeg et j'ai dû apprendre, après 25 ans en Saskatchewan, que l'argent ne pousse pas dans les arbres et que nous devons l'utiliser seulement lorsque c'est nécessaire. J'ai dû apprendre ce principe, ce qui a été facile pour moi en raison de mes racines écossaises. Toutefois, ça ne veut pas dire de ne pas s'endetter lorsqu'il faut le faire.

Nous envisageons d'apporter des améliorations importantes à notre aéroport, car la région a connu une croissance formidable au cours des cinq dernières années. Comme vous le savez, la Saskatchewan vit un boom économique depuis cinq ans. Nous travaillons à un projet d'aérogare, à une partie de notre aérogare. Nous ferons en 2011-2012 ce que nous pensions faire en 2015-2016, parce que c'est bon pour la collectivité. Nous en avons besoin pour le service aérien et pour les périodes de pointe à l'aéroport. Est-ce que nous nous endetterons? Oui. Nous nous attendons à être endettés pendant trois ans, mais nous avons élaboré un plan financier pour gérer la situation.

Baucoup de facteurs entrent en ligne de compte, comme l'étape du cycle de vie de l'aéroport, les caractéristiques démographiques de sa clientèle, le marché qu'il dessert, le fait d'offrir des services transfrontaliers ou de précontrôle des passagers à destination des États-Unis, et le fait d'être ou non un aéroport international. Ces facteurs déterminent la taille de l'aérogare et la longueur des pistes. Parmi les autres facteurs, on compte l'usure des pistes, le climat et la qualité du gravier. Ils ont tous une influence sur l'équation, alors certains aéroports ont dû prendre des décisions.

Vous avez mentionné Winnipeg. J'ai été directeur délégué à l'aéroport de Winnipeg au milieu des années 1970. C'était un bel aéroport à l'époque où j'y travaillais. J'ai participé à son expansion au début des années 1980. C'était le temps de le faire, et ça a coûté de l'argent. Parfois, vous devez vous endetter pour faire des choses du genre. Ces décisions se prennent collectivement, dans la collectivité, et c'est ce que fait le conseil. C'est la vraie force du modèle actuel des administrations aéroportuaires. Les décisions sont prises à l'échelle locale.

Did I catch all the questions?

Senator Housakos: Are there any particular airport authorities with an unmanageable debt load right now?

Mr. Restall: I cannot speak to that.

Senator Housakos: The one in particular I have in mind is Pearson International.

Mr. McCoomb: To answer your first question on the federal government, absolutely they have not abandoned us. To the contrary, they are great partners in terms of a regulator. Mr. Restall was speaking about RESAs — the Bible we live by is the document called *TP 312 — Aerodromes Standards and Recommended Practices* — and keeping on top of that. They are consummate professionals; they have not abandoned us.

On debt load, I really agree with Mr. Restall. It is somewhat situational or circumstantial. It depends on the date of privatization, the date we moved outside of Transport Canada and were transferred to local airport authorities. That date is very important. Some people are fortunate: I am thinking of my good colleague in Calgary who got a brand new terminal building in the mid 1980s. I was involved in that beautiful facility. In Thunder Bay, I think the paint just dried before we turned the key over there. Clearly they were fortunate, and God bless them. They were lucky folks to get those facilities.

In our case, we had two woefully inadequate buildings that had never anticipated modern aviation. Imagine in a round building trying to get people through security or accommodating the A380, which has an 80-metre wingspan. These buildings had to be replaced. I know because I ran the airport for Transport Canada with those facilities for the three years leading up to the transfer; they had to be replaced.

We had an extra burden when it came Toronto's turn, to be gifted with a new terminal. Unfortunately the government at the time was running a huge deficit and decided on build-operate-transfer financing, and we had to actually pay \$1 billion to buy that facility back. Not only did we not get it, but we had to buy it back plus replace others. That resulted in us needing to make a significant investment in the airport, and we have a very sound plan to repay that. I am totally comfortable that we can manage that debt. We have gone through SARS and all kinds of bumps in our business and been able to handle it professionally and with ease. Our lenders, who are the key people here, believe that we have solid management and are doing an excellent job.

Mr. Restall: Because you touched on it, the lenders really drive it. Mr. Ruth went to the marketplace, and the scrutiny that an airport undergoes of its financial capacity, in getting the market to give us the money is phenomenal. He just went through that for Halifax.

Est-ce que j'ai répondu à toutes vos questions?

Le sénateur Housakos : Est-ce que certaines administrations aéroportuaires ont un niveau d'endettement ingérable?

M. Restall : Je ne le sais pas.

Le sénateur Housakos : L'administration que j'ai en tête est celle de l'aéroport international Pearson de Toronto.

M. McCoomb : Pour répondre à votre première question sur le gouvernement fédéral, il ne nous a pas abandonnés du tout. Au contraire, il s'agit d'un partenaire précieux en tant qu'organisme de réglementation. M. Restall a parlé des RESA — notre bible est le document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées — TP312* — et de l'importance de respecter les normes. Ce sont de vrais professionnels, ils ne nous ont pas abandonnés.

En ce qui concerne le niveau d'endettement, je suis d'accord avec M. Restall. C'est soit une question de situation, soit une question de circonstances. Ça dépend de la date de la privatisation, de la date à laquelle l'aéroport est passé des mains de Transports Canada à celles des administrations aéroportuaires locales. Cette date est très importante. Certains ont été chanceux. Je pense à mon bon collègue de Calgary, qui a fait construire une nouvelle aérogare au milieu des années 1980. J'ai participé à la conception de ces magnifiques installations. À Thunder Bay, je crois que la peinture venait à peine de sécher quand ils ont remis les clés. Ils ont visiblement été privilégiés d'obtenir ces installations, et c'est tant mieux pour eux.

Nous, nous avons obtenu deux immeubles totalement inadéquats et non adaptés à l'aviation moderne. Imaginez que vous tentiez de faire passer les gens à la sécurité dans un immeuble rond, ou que vous devez avoir l'espace suffisant pour accueillir un A380, dont l'envergure est de 80 mètres. Les immeubles devaient être remplacés. Je le sais parce que j'ai dirigé l'aéroport pour Transports Canada pendant les trois ans qui ont précédé le remplacement. Ça devait être fait.

Un fardeau supplémentaire s'est ajouté lorsqu'est venu le temps de remplacer l'aérogare de Toronto. Malheureusement, le gouvernement avait alors un énorme déficit et a décidé d'adopter le modèle construction, exploitation et transfert, et nous avons dû payer 1 milliard de dollars pour racheter l'installation. Non seulement nous ne l'avons pas eue, mais nous avons dû la racheter et en remplacer d'autres. Nous avons donc dû investir un montant important dans l'aéroport, et nous avons un plan de remboursement très solide. Je suis convaincu que nous pouvons gérer la dette. Nous avons traversé la crise du SRAS, nous avons vécu toutes sortes de revers et nous avons été en mesure de gérer tout ça de manière professionnelle et avec facilité. Nos prêteurs, qui sont des personnes clés, considèrent que notre gestion est efficace et que nous faisons un excellent travail.

M. Restall : Puisque vous en parlez, les prêteurs ont vraiment une grande influence. M. Ruth s'est adressé aux marchés financiers, et le processus d'examen de la capacité financière des aéroports qui veulent obtenir de l'argent est phénoménal. Il vient de passer par là pour l'aéroport d'Halifax.

Mr. Ruth: We did, and with an A-plus credit rating and fiscal responsibility. I agree with Mr. McCoomb. We take fiscal responsibility as an extremely important part of what we do, so going forward we will continue to do that. I will use Halifax as an example of the evolution and the life cycle you talked about. Right after the transfer, we spent hundreds of millions of dollars on upgrading facilities, close to \$100 million just on runways and other parts of the facilities. Then as we have evolved over the last five years, we have spent more money on things that generate revenue such as U.S. pre-clearance, a parkade and efficiency things, such as a new building to be able to clear snow closer to the airfield.

Transport Canada has been quite helpful recently in being open-minded to looking at some of these things. Positioning-wise, this whole model of airports that transferred really is a model that has worked and been a good thing. However, things evolve, the aviation industry included, and we need to look at things in a new way to stay competitive worldwide.

The Chair: I have a short question based on what you said, Mr. Ruth. It has evolved, but why were we so right on the model of the board that we should not question it? The sense is that 10 years ago, we decided to have boards with two members from the federal government. I do not remember the mathematics of it, but after 10 years, is it not time to question ourselves? Is the three-year mandate a good idea, or how many renewals should be justified? There have been problems and criticism with some boards in the last 10 years. Should we not at this time, when we are making our study, look at the fact that maybe Transport Canada and the boards should sit down and consider whether improvements could be made in that governance structure?

Mr. McCoomb: In the case of my board, they have, I would say, kept up, if that is what you are saying. The structure that actually started December 2, 1996, was very different than the current board structure. As we have learned and gained experience as to how to strengthen governance, we have gone to the minister for, I think, two amendments to the board — most recently just this past year. We use now a search firm such as a headhunting firm, to help screen candidates and ensure we are getting really good people. You seem to be implying that it has been static. Toronto is significantly involved, and we would be very pleased to share with you how it has evolved and how I believe it has significantly improved over time.

The Chair: That has been brought up, including by the minister.

Mr. Restall: It is very dynamic. A lot of feedback occurs between the board and nominators. We meet with them regularly, and the feedback is constant. I can tell you that that process continues at the board level.

The Chair: We will be revisiting that.

M. Ruth : Effectivement, et nous avons obtenu la cote de crédit A plus et avons été jugés responsables sur le plan financier. Je suis d'accord avec M. McCoomb. Nous considérons la responsabilité financière comme un aspect extrêmement important de ce que nous faisons, et nous continuerons de le faire. Je vais prendre l'exemple d'Halifax pour parler de l'évolution et du cycle de vie, que vous avez abordé. Juste après le transfert, nous avons dépensé des centaines de millions de dollars pour améliorer les installations, dont près de 100 millions pour les pistes, notamment. Ensuite, au cours des cinq dernières années, nous avons affecté plus d'argent aux éléments qui génèrent des revenus, par exemple le précontrôle des passagers à destination des États-Unis, un garage aérien et des installations qui augmentent l'efficacité, comme un nouvel immeuble permettant de déneiger plus près du terrain d'aviation.

Transports Canada a fait preuve d'ouverture d'esprit à ce chapitre. Sur le plan du positionnement, le transfert des aéroports a fonctionné et a été une bonne chose. Cela dit, les choses évoluent, y compris l'industrie aéronautique, et nous devons envisager les choses différemment si nous voulons demeurer concurrentiels à l'échelle mondiale.

Le président : Monsieur Ruth, j'ai une brève question concernant ce que vous avez dit. Les choses ont évolué, mais êtes-vous certain de la qualité de ce modèle au point de ne pas le remettre en question? Il y a une dizaine d'années, nous avons décidé de mettre sur pied des conseils dont deux membres proviendraient du gouvernement fédéral. Je ne me rappelle pas comment nous en étions arrivés à ce chiffre, mais, après 10 ans, n'est-il pas temps de nous questionner? Est-ce qu'un mandat de trois ans est une bonne idée? Combien de fois ce mandat devrait-il être reconduit? Des problèmes entourant les conseils ont été soulevés, et ils ont été critiqués depuis 10 ans. Ne devrions-nous pas en profiter maintenant, pendant que nous faisons notre étude, pour nous demander si Transports Canada et les conseils devraient discuter d'améliorer la structure de gouvernance?

M. McCoomb : Pour ce qui est de mon conseil, je dirais qu'il s'est adapté, si c'est ce que vous voulez dire. La structure de départ du conseil, qui a été formé le 2 décembre 1996, était très différente de sa structure actuelle. Les membres ont appris et acquis de l'expérience en matière de gouvernance et ont demandé au ministre deux modifications, si je ne m'abuse, et la seconde dans la dernière année. Mon conseil a maintenant recours aux services d'un chasseur de têtes qui nous aide à trier les candidats et à recruter les meilleurs. Vous semblez suggérer que la structure est statique. La situation a beaucoup évolué à Toronto, et nous serions heureux de vous dire de quelle manière. Je crois qu'il y a eu une grande amélioration au fil du temps.

Le président : Ce point a été soulevé, y compris par le ministre.

M. Restall : La relation est très dynamique. Il y a beaucoup d'échanges entre le conseil et les personnes qui ont proposé les candidatures. Nous les rencontrons régulièrement, et ils nous donnent constamment leur avis. Je peux vous assurer que le processus se poursuit à l'échelle du conseil.

Le président : Nous y reviendrons.

Senator Mercer: I cannot avoid the advertisement that one of the reasons the Halifax airport has done so well is that it was under the chair of our colleague Senator Cowan when he was chairman of the board at the Halifax airport.

Senator Plett and I always talk about the curb service, when you are dropped off and picked up by a cab, and this is a particular problem. You work for three very well run airports. Within 20 minutes of here, you will come across the poorest run airport in Canada, the Macdonald-Cartier International Airport here in Ottawa. One of the real problems at this airport in Ottawa is the taxi service as you arrive, not as you leave the airport.

I know from airport to airport it varies. I know in Toronto and Halifax multiple companies service the airports, and the taxis have to buy a licensing fee. Here in Ottawa, it is a contract that goes to one company. I do not particularly blame the company for the poor management of the taxi service.

To give you an idea, because you do not come here that often, I was there last winter, or two winters ago, in temperatures of minus 35 degrees. I went out to get in line for a taxi as I was returning from Halifax to come to work. I told my wife to stay inside. I went out and counted the people in line. There were 85 people in line to get a taxi in temperatures of minus 35 degrees. That is a poorly run airport, a poorly run service.

You are the Canadian Airports Council. Have you developed an efficient standard of how to get ground transportation away from the airport in a country that has a very rough environment? It could be minus 35 degrees here, but that is mild in comparison to some temperatures in Winnipeg or Saskatoon.

Is there a standard that people should be following? Not everyone is following one. I have never had a problem getting a taxi in Toronto, Halifax or any of the other major airports in the country. By virtue of what we do, we end up in many airports other than this particular one.

Is there a standard that we can perhaps pass along to Mr. Benoit at the Ottawa International Airport?

Mr. Restall: An integral part of running an airport is the transportation to and from the airport. It is a component of a partnership that we do not have much control over. The licensing in Saskatchewan is done by the cities, and that determines how many taxis or limousine services are licensed by an entity other than us. Each airport has a different piece of the equation from which to work.

After 37 years of being in the airport business, if I could figure out how it would work and take it from airport to airport, I would not be sitting here today. I would be a rich man, selling that formula.

Each airport has a degree of ups and downs with the ground services. Airports work very hard at working with the ground transportation because the airport is the first and last impression you have of a city. How you are driven back and forth is an integral part of that.

Le sénateur Mercer : Je ne peux passer sous silence le fait qu'une des raisons pour lesquelles l'aéroport d'Halifax fonctionne si bien est que le sénateur Cowan, notre collègue, a déjà été président du conseil.

Le sénateur Plett et moi parlons toujours des taxis qui nous déposent et nous prennent à l'aéroport, et il s'agit d'un problème particulier. Vous travaillez pour trois aéroports très bien gérés. À 20 minutes d'ici, vous trouverez l'aéroport le plus mal géré du Canada, l'aéroport international Macdonald-Cartier, ici, à Ottawa. Un des réels problèmes de cet aéroport est le service de taxis à l'arrivée, pas au départ.

Je sais que ça varie d'un aéroport à l'autre. Je sais qu'à Toronto et à Halifax, différentes entreprises desservent les aéroports, et les taxis doivent acheter des permis. Ici, à Ottawa, le contrat a été attribué à une entreprise. Je ne blâme pas vraiment cette entreprise pour la mauvaise gestion du service de taxis.

Puisque vous ne venez pas ici souvent, je vais vous expliquer. C'était l'hiver dernier, ou le précédent, il faisait -35 degrés. Je revenais d'Halifax pour le travail et je suis sorti faire la queue pour prendre un taxi. J'ai dit à ma femme d'attendre à l'intérieur. Je suis sorti et j'ai compté le nombre de personnes qui faisaient la queue. Elles étaient 85 à attendre dehors un taxi à -35 degrés. C'est un aéroport mal géré, un service mal géré.

Vous êtes le Conseil des aéroports du Canada. Avez-vous élaboré une norme efficace de transport terrestre pour les aéroports de notre pays, où les conditions météo sont si difficiles? Il peut faire -35 degrés ici, mais ce n'est rien comparativement à certaines températures enregistrées à Winnipeg ou à Saskatoon.

Y a-t-il une norme que les gens devraient suivre? Ce n'est pas tout le monde qui en suit une. Je n'ai jamais eu de difficulté à obtenir un taxi à Toronto, à Halifax ou à tout autre aéroport important au pays. En raison de notre travail, nous fréquentons beaucoup d'autres aéroports que celui-ci.

Y a-t-il une norme que nous pourrions faire parvenir à M. Benoit, à l'aéroport international d'Ottawa?

M. Restall : Le transport vers et depuis les aéroports fait partie intégrante de leur gestion. C'est un élément d'un partenariat sur lequel nous n'avons pas beaucoup de contrôle. En Saskatchewan, ce sont les villes qui accordent les permis, ce qui détermine le nombre de taxis et de limousines qui auront un permis d'un organisme autre que nous. Chaque aéroport doit composer avec une réalité différente.

Après 37 ans de travail dans le transport aérien, si j'avais trouvé une façon de faire qui fonctionne partout, je ne serais pas assis ici aujourd'hui. J'aurais vendu cette solution, et je serais aujourd'hui un homme riche.

Chaque aéroport vit des hauts et des bas par rapport au transport terrestre. Les aéroports collaborent étroitement avec les entreprises de transport terrestre, parce que la première et la dernière impression que vous avez d'une ville, c'est son aéroport. La manière dont vous vous y rendez et dont vous le quittez fait partie intégrante de l'expérience.

We work very hard at it; Mr. Benoit does, as does everyone around this table. We all do. In some cases, we have a little more to work from than in other cases. However, you have to tailor it to the resources available and find the right formula in your community.

Senator Mercer: As I said, I know in Toronto and Halifax multiple companies service the airports, and each has a licence; I do not know about Saskatoon.

Having a single taxi company source such as they have at Ottawa Macdonald-Cartier International Airport is different than most other airports I know. Montreal Pierre Elliott Trudeau International Airport has multiple services, as well.

Mr. McCoomb: I am pleased you raised the issue. I realize your study is looking at the air industry, but for the airport, we are the quintessential intermodal facility: We only work if the ground transportation element works well. I would not comment on my colleagues' approach to that.

I can tell you, from time to time, we have the same circumstances. Storm events particularly delay planes, and many people can end up in an airport at 3 o'clock in the morning. In the middle of a snow storm in Toronto, it is a task to get the cab drivers to come back through Highway 427 with the congestion and so on. We work at it as best we can.

We call these situations irregular operations; many of the anecdotal stories you hear related to airports relate to irregular operations. The winds blow a certain way, and we get planes stacked up. These things happen; it is part of doing the business.

The question was asked about whether Transport Canada had abandoned us or not. They have not. A wonderful example is that with Transport Canada's leadership, and particularly now with the leadership of the Ontario government, we will have a train service right in the terminals at Pearson International Airport that goes right down to Union Station. Therefore, with an incident such as you mentioned, we can take the people to the cabs if the cabs cannot get to the airport; we can get the people to a more strategic location and also connect with the subway at Dundas Station.

A solution has to be one where we look at the airport as an intermodal facility, in that it all has to work together.

Senator Zimmer: This could be a lead. It is an excellent question.

I asked one of the managers who was calling the cabs why there are limited cabs. He said that the policy is that he can only allow five cabs there at a time. What type of policy is that? He kept telling them to get the cabs there because 100 people were in line. They take their time to come out, but they know the people are there.

Nous y travaillons d'arrache-pied. M. Benoit le fait, et tous les gens autour de cette table le font. Dans certains cas, la tâche est un peu plus importante que dans d'autres. Toutefois, vous devez vous adapter aux ressources disponibles et trouver la bonne formule pour votre collectivité.

Le sénateur Mercer : Comme je l'ai dit, je sais qu'à Toronto et à Halifax, différentes entreprises desservent les aéroports, et chacune a un permis. Je ne sais pas si c'est le cas à Saskatoon.

Je sais qu'avoir une seule entreprise de taxi, comme à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, n'est pas ce qui se fait dans la plupart des aéroports que je connais. L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal fait également affaire avec différentes entreprises.

M. McCoomb : Je suis enchanté que vous souleviez ce point. Je suis conscient que votre étude porte sur l'industrie aéronautique, mais dites-vous que les aéroports sont des exemples parfaits d'installations de transport multimodal. Nous ne pouvons exercer nos activités que si le transport terrestre fonctionne bien. Je ne peux pas commenter l'approche de mes collègues en la matière.

Je peux cependant vous dire que, de temps en temps, il nous arrive la même chose. C'est notamment le cas quand il y a des tempêtes et que les avions sont retardés. Il peut y avoir beaucoup de personnes dans un aéroport à 3 heures du matin. À Toronto, en pleine tempête de neige, c'est tout un défi de faire revenir les chauffeurs de taxi par l'autoroute 427, entre autres à cause de la congestion. Nous faisons du mieux que nous pouvons.

Nous appelons ces situations des irrégularités d'exploitation. Un bon nombre des histoires que vous entendez à propos des aéroports concernent des irrégularités d'exploitation. Si le vent souffle d'une certaine façon, les avions s'entassent. Ce sont des choses qui arrivent et qui font partie de notre travail.

Vous avez demandé si Transports Canada nous avait abandonnés. Il ne l'a pas fait, et en voici un excellent exemple. Grâce au leadership de Transports Canada et, maintenant, du gouvernement de l'Ontario, un train reliera les aéroports de l'aéroport international Pearson et la gare Union. Donc, dans une situation comme celle que vous avez évoquée, nous pourrions transporter les gens jusqu'aux taxis si ces derniers ne peuvent pas se rendre jusqu'à l'aéroport. Nous pourrions amener les gens à un endroit plus stratégique; ils pourront même prendre le métro à la station Dundas.

La solution doit tenir compte du fait que les aéroports sont des installations de transport multimodal et que tous les services doivent être harmonisés.

Le sénateur Zimmer : Ça pourrait être une piste. C'est une excellente question.

J'ai demandé à un gestionnaire qui appelait les entreprises de taxi pourquoi le nombre de taxis était limité. Il a répondu qu'il ne pouvait autoriser que cinq taxis à se garer à la fois. Qu'est-ce que c'est que cette politique? Il a continué à leur dire d'envoyer des taxis parce qu'il y avait une centaine de personnes qui attendaient. Ils prenaient leur temps, même s'ils savaient que des personnes faisaient la queue.

There is a lead. The policies that are set at the airport — I do not know by whom — are stupid, and we wait for an hour in the cold, freezing. Maybe there is a lead there you can follow.

Senator Fox: We look at the flight experience and getting to the cab. However, before you get to the cab, you go through customs, CBSA, if you are coming into Canada. I was discussing this with Senator Plett. Many tourists come in and many Canadians are returning.

I do not know if you sit down with CBSA. I raise this with trepidation because I do not want to be singled out next time I go through there, but you cannot get a smile out of anyone from CBSA. I do not know if they have learned the phrase "Welcome back to Canada." It would not prevent them from doing their job; they can do all the checking they want. However, it seems to me it is part of the overall flight experience.

You put in a lot of effort and work to make that airport competitive and ensure the flight experience is great. While I do not want to be unfair to every employee at CBSA, my own experience has been that each and every employee I encountered had a long face, and I could not get them to smile or say, "Welcome back to Canada, sir."

Do you people sit down with CATSA and CBSA to try to get them to be a little more user-friendly?

Mr. Restall: Absolutely. We go beyond that, even. The example I used was with Vancouver. Vancouver works extensively with CBSA to develop and fund processes to help them expedite their service to the customer.

We met with them recently; Cathy Munroe invited us in. She is a vice-president of CBSA in Ottawa, and she invited the airport and airline industries to come and talk to her about it. All eight CEOs of the largest airports in Canada showed up at that meeting to talk strategically about how we work in partnership with them to provide better service. That is how committed we were, in that we had those level of people from our industry showing up to work on that issue.

Mr. McCoomb: CBSA has a standing forum to dialogue with us.

It is a really excellent cooperative environment. Vancouver's leadership was terrific on it. CBSA has a new processing solution called the Electronic Primary Inspection Line, E-PIL. You will be able to swipe your passport coming in and expedite the entire process.

Senator, if you are having problems, get a NEXUS card, and your problems will be dealt with.

Senator Fox: Will the agents smile at me if I have one?

Mr. McCoomb: You will have to smile at the machine, because it will look you in the eye. CBSA is doing everything it can. They have a wonderful ethic in trying to be ambassadors, and they are great partners.

C'est une piste. Les politiques établies à cet aéroport — je ne sais pas par qui — sont stupides, et nous devons attendre dehors, au froid. Peut-être qu'il s'agit là d'une piste que vous pourriez explorer.

Le sénateur Fox : Nous parlons de l'expérience de vol et des taxis. Toutefois, avant de sauter dans un taxi, vous devez passer par les douanes, l'ASFC, si vous arrivez au Canada. J'en discutais avec le sénateur Plett. De nombreux touristes viennent visiter le Canada, et de nombreux Canadiens reviennent au pays.

Je ne sais pas si vous vous assoyez avec l'ASFC. Je soulève ce point avec une certaine appréhension parce que je ne veux pas être pris à partie la prochaine fois, mais il est impossible d'arracher un sourire à un employé de l'ASFC. Je ne sais pas s'ils connaissent la phrase « Bon retour au Canada ». Ça ne les empêcherait pas de faire leur travail de nous souhaiter la bienvenue. Ils peuvent vérifier tout ce qu'ils veulent. Je crois que ça fait partie de l'expérience.

Vous déployez beaucoup d'efforts et travaillez sans relâche pour faire en sorte que les aéroports soient concurrentiels et pour vous assurer que nous avons une excellente expérience de vol. Je ne veux pas être injuste envers les employés de l'ASFC, mais tous ceux que j'ai croisés avaient le visage renfrogné, et je n'ai jamais réussi à les faire sourire ni à faire dire « Bon retour au Canada, monsieur » à l'un d'entre eux.

Est-ce que vous discutez avec l'ACSTA et l'ASFC pour tenter de faire en sorte que leur personnel soit plus courtois?

M. Restall : Absolument. Nous faisons même plus. L'exemple que je vais donner est celui de Vancouver. Vancouver et l'ASFC travaillent en étroite collaboration à l'élaboration et au financement de processus permettant d'accélérer le service à la clientèle.

Nous nous sommes rencontrés récemment; Cathy Munroe nous a invités. Elle est vice-présidente de l'ASFC à Ottawa, et elle a invité des représentants des aéroports et des compagnies aériennes à discuter de cette question. Les huit présidents et chefs de la direction des grands aéroports du Canada étaient présents à la rencontre pour parler de la manière dont nous travaillons avec eux pour offrir un meilleur service. Nous sommes engagés à ce point-là, au point de réunir des hauts dirigeants pour discuter de la question.

M. McCoomb : L'ASFC a un forum permanent pour entretenir le dialogue.

La coopération est excellente dans le milieu. Je souligne particulièrement le leadership de Vancouver. L'ASFC a une nouvelle solution appelée ligne électronique d'inspection primaire. Grâce à cette solution, vous pourriez simplement glisser votre passeport dans un lecteur à l'entrée et accélérer l'ensemble du processus.

Monsieur le sénateur, si vous avez des problèmes, procurez-vous une carte NEXUS et ils disparaîtront.

Le sénateur Fox : Est-ce que les préposés me souriront si j'en ai une?

M. McCoomb : Vous devrez sourire à la machine puisque c'est elle qui vous regardera droit dans les yeux. L'ASFC fait de son mieux. Les membres du personnel font preuve d'un grand sens de l'éthique et se voient comme des ambassadeurs. Ce sont d'excellents partenaires.

Senator Frum: We have 26 internationally designated airports in this country. In a country this size does that make sense, or would it make more sense just to have three?

Mr. Restall: No, it would not make sense to have only three. For Saskatoon, I want it to have an international airport. My community deserves to have an international airport. We deserve to have traffic moving back and forth.

It is very important to our community. We worked hard, for example, and spent many years with only one gateway into the United States, which was Minneapolis. We worked with everyone in the community from the mayor to the tourism people to the chamber of commerce. Now we fly into Denver and Chicago, as well. It is important to our community.

We have 18 flights a week in the winter to Mexico and Caribbean countries. It is essential. If there are only 18 flights, I can tell you there are more lining up, wanting to make it 36 international airports. It is so important to the economic well-being of the community. If you talk to any community, they want that type of air service.

The Chair: I will only comment that Senator Frum is the only senator from Ontario, from Toronto, around the table. I do not think you should have a vote on that.

Thank you for being here. I would like to remind the audience that the committee is currently studying the emerging issues related to the Canadian airline industry and the airports.

Appearing before the committee were officials from the Canadian Airports Council. Thank you for having been here, Mr. Restall, Mr. Ruth and Mr. McCoomb. If you have further comments, we will be addressing the issue of airports, particularly, in our report.

I will remind the members that the next meeting of the committee will take place next Tuesday, November 23, at 9:30 a.m., when we will hear from Association québécoise du transport aérien.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Frum : Le Canada compte 26 aéroports internationaux. Dans un pays de cette taille, est-ce que ce nombre est justifié? Serait-il préférable d'en avoir seulement trois?

M. Restall : Ça n'aurait aucun sens qu'il y en ait seulement trois. Je veux que Saskatoon ait un aéroport international. La collectivité y a droit. Nous avons droit à ce trafic.

C'est très important pour notre collectivité. Par exemple, nous avons beaucoup travaillé et avons passé de nombreuses années avec seulement une porte d'entrée aux États-Unis, à savoir Minneapolis. Nous avons travaillé avec l'ensemble de la collectivité, que ce soit le maire, l'industrie touristique ou la chambre de commerce. Maintenant, nous avons des vols à destination de Denver et de Chicago. C'est important pour notre collectivité.

Pendant l'hiver, nous avons 18 vols par jour à destination du Mexique et des Antilles. C'est essentiel. Il y a seulement 18 vols, mais je peux vous dire qu'il y en a d'autres qui attendent. Certains voudraient 36 aéroports internationaux. C'est très important pour l'économie des collectivités. Vous pouvez en parler à n'importe quelle collectivité, vous verrez que toutes veulent ce type de service aérien.

Le président : J'ajouterai simplement que le sénateur Frum est le seul sénateur de l'Ontario à cette table, plus précisément de Toronto. Je ne pense pas que vous devriez tenir un vote sur ce point.

Merci de votre présence. J'aimerais rappeler aux membres de l'assistance que le comité étudie actuellement les questions émergentes relatives au secteur canadien du transport aérien et aux aéroports.

Le comité a entendu des représentants du Conseil des aéroports du Canada. Messieurs Restall, Ruth et McCoomb, merci de votre présence. Si vous avez d'autres commentaires, notre rapport traitera en particulier des aéroports.

Je rappelle aux membres que la prochaine séance du comité aura lieu le mardi 23 novembre à 9 h 30 et que nous entendrons des représentants de l'Association québécoise du transport aérien.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday November 2, 2010

Canadian Tourism Commission:

Michele McKenzie, President and CEO;

Greg Klassen, Senior Vice-President, Marketing Strategy and Communications.

Tuesday, November 16, 2010

Canadian Transportation Agency:

Nina Frid, Director General, Dispute Resolution Branch;

Ghislain Blanchard, Director General, Industry Regulations and Determinations Branch;

Claude Jacques, General Counsel.

Wednesday November 17, 2010

Canadian Airports Council:

William Restall, Chair;

Tom Ruth, Vice-Chair;

Lloyd McCoomb, Member, Board of Directors.

TÉMOINS

Le mardi 2 novembre 2010

Commission canadienne du tourisme :

Michele McKenzie, présidente-directrice générale;

Greg Klassen, vice-président principal, Stratégie de marketing et communications.

Le mardi 16 novembre 2010

Office des transports du Canada :

Nina Frid, directrice générale, Direction générale du règlement des différends;

Ghislain Blanchard, directeur général, Direction générale de la réglementation et des déterminations de l'industrie;

Claude Jacques, avocat général.

Le mercredi 17 novembre 2010

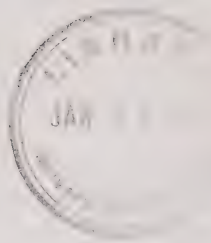
Conseil des aéroports du Canada :

William Restall, président;

Tom Ruth, vice-président;

Lloyd McCoomb, membre, Conseil d'administration.





Third Session
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, November 23, 2010
Wednesday, November 24, 2010
Tuesday, November 30, 2010

Le mardi 23 novembre 2010
Le mercredi 24 novembre 2010
Le mardi 30 novembre 2010

Issue No. 6

Fascicule n° 6

Eighth, ninth and tenth meetings on:

The emerging issues related to
the Canadian Airline Industry

Huitième, neuvième et dixième réunions concernant :

Les nouveaux enjeux qui sont ceux du
secteur canadien du transport aérien

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

* Ex officio members
(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Boissvenu (November 24, 2010).

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Kochhar (November 24, 2010).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos
et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

* Membres d'office
(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Boissvenu (le 24 novembre 2010).

L'honorable sénateur Martin a remplacé l'honorable sénateur Kochhar (le 24 novembre 2010).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Johnson, Kochhar, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (11).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.)

WITNESS:

Association québécoise du transport aérien:

Marco Prud'homme, Chief Executive Officer.

The chair made opening statement.

Mr. Prud'homme made a statement and answered questions.

At 10:43 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 24, 2010
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:49 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant and Plett (9).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson, (président).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Johnson, Kochhar, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (11).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.)

TÉMOIN :

Association québécoise du transport aérien :

Marco Prud'homme, président-directeur général.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Prud'homme fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 43, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 24 novembre 2010
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 49, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (président).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant et Plett (9).

Également présent : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.)

WITNESSES:

Tourism Industry Association of Canada:

David Goldstein, President and CEO;

Kevin Desjardins, Director, Communications;

Catherine Sadler, Manager, Research.

The chair made opening statement.

Mr. Goldstein made a statement and answered questions.

At 7:36 p.m., the Honourable Senator Housakos took the chair.

At 7:38 p.m., the Honourable Senator Dawson resumed the chair.

At 7:54 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010

(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:32 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant and Plett (9).

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.)

WITNESSES:

Atlantic Canada Airports Association:

Keith Collins, President;

David Innes, Treasurer.

The chair made opening statement.

Mr. Collins made a statement and, together with Mr. Innes, answered questions.

At 10:47 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

TÉMOINS :

Association de l'industrie touristique du Canada :

David Goldstein, président-directeur général;

Kevin Desjardins, directeur, Communications et relations publiques;

Catherine Sadler, gestionnaire, Recherche.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Goldstein fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 19 h 36, l'honorable sénateur Housakos prend place au fauteuil.

À 19 h 38, l'honorable sénateur Dawson reprend le fauteuil.

À 19 h 54, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010

(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (président).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant et Plett (9).

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son examen des nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.)

TÉMOINS :

Association des aéroports du Canada Atlantique :

Keith Collins, président;

David Innes, trésorier.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Collins fait une déclaration, puis, aidé de M. Innes, répond aux questions.

À 10 h 47, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010

The Standing Committee on Transportation and Communications met this day at 9:30 a.m., as part of its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. Thank you for being here today. This morning we are continuing our study on the airline industry.

[*English*]

Appearing before us this morning on behalf of the Association québécoise du transport aérien is Mr. Marco Prud'homme, Chief Executive Officer.

[*Translation*]

Mr. Prud'homme, the floor is yours. Afterwards, we will move on to questions from the senators.

Marco Prud'homme, Chief Executive Officer, Association québécoise du transport aérien: Thank you, Mr. Chair.

[*English*]

I would like to thank the committee for giving us the opportunity to present our concerns regarding the emerging issues that our industry must deal with.

[*Translation*]

The AQTA is a non-profit organization dedicated to the development of the air transportation industry in Quebec. We are the only association that represents all sectors of the Quebec air transportation industry (transporters — both fixed wing aircraft and helicopters — flying schools, airports, and maintenance and service companies). After celebrating its 35th year of existence, the association now encompasses over 150 member companies.

We believe that the most important issues that our industry must face are the environment, safety and future personnel. Air transportation is a complex system. It is essential to keep in mind that these three issues are interrelated.

The first issue is the environment. In our industry, operational sustainability requires us to control our impact on the environment. Most discussions regarding environmental issues are related to greenhouse gas emissions. In order to put things in perspective, we would like to mention that the air transportation industry as a whole generates only 2 per cent of CO₂ emissions produced by industrial activities.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être présents aujourd'hui. Nous poursuivons ce matin notre étude sur le secteur du transport aérien.

[*Traduction*]

Nous accueillons ce matin M. Marco Prud'homme, président-directeur général de l'Association québécoise du transport aérien.

[*Français*]

M. Prud'homme, la parole est à vous et nous passerons ensuite aux questions des sénateurs.

Marco Prud'homme, président-directeur général, Association québécoise du transport aérien : Je vous remercie, monsieur le président.

[*Traduction*]

Je remercie le comité de nous donner aujourd'hui l'occasion d'exprimer nos préoccupations au sujet des nouveaux enjeux auxquels notre industrie fait face.

[*Français*]

L'AQTA est un organisme sans but lucratif qui travaille au développement de l'industrie du transport aérien au Québec depuis déjà 35 ans. Notre association est la seule association à regrouper tous les secteurs de l'industrie : les transporteurs, qu'il s'agisse d'avions ou d'hélicoptères, les écoles de pilotage, les aéroports, les compagnies d'entretien mécanique et de service. L'association fête cette année son 35^e anniversaire et regroupe plus de 150 entreprises.

Nous considérons que les principaux enjeux auxquels notre industrie fait face sont l'environnement, la sécurité et la relève. Le transport aérien étant un système complexe, il est important de comprendre que ces trois enjeux sont interreliés.

Le premier enjeu est celui de l'environnement. La pérennité des opérations de notre industrie passe par la prise en charge de notre impact sur l'environnement. En ce qui a trait aux questions environnementales, les discussions portent souvent sur les émissions de gaz à effet de serre. Afin de mettre les choses en perspective, notons que l'ensemble de l'industrie du transport génère environ 2 p. 100 des émissions de CO₂ produites par l'activité industrielle humaine.

Despite this performance, the International Civil Aviation Organization, or ICAO, has already set the goal of reducing that performance further by 2 per cent annually until 2050. In order to reduce greenhouse gas emissions, the key solution is to use higher performing and more efficient aircraft in terms of energy consumption.

However, environmental issues are not limited to CO₂ emissions. Recent studies have shown that the greatest impact of our industry does not stem from CO₂ emissions, but rather from the production of condensation trails, known as contrails. These cirrus-type clouds are produced by water vapour generated at high altitudes by aircraft engines. It appears that this phenomenon has a greater negative greenhouse gas effect than CO₂ emissions. In order to counter this problem, our industry will be required over the next few years to discover more effective methods of managing flight altitudes and the ICAO estimates that it will take approximately 10 years to implement the necessary adjustments.

In order to define the actual impact of our industry on the environment, we must take into account the life cycle of both aircraft and facilities. A life cycle analysis puts in proper perspective the energy required to build aircraft and infrastructures. This analysis also takes into account the energy consumption of aircraft throughout their useful life.

Finally, the analysis includes the environmental cost related to decommissioning such aircraft. The life cycle studies that have been conducted until now have proven that air transportation is highly performing and that energy consumption is quite low during long distance journeys, if we compare it to marine or rail transportation.

One cannot discuss the topic of the environmental impact of air transportation without covering the issue of noise emissions. This issue is a favourite topic of the media. The federal Ministry of Transport has previously acknowledged the importance of keeping a certain distance between airport facilities and residential neighbourhoods. Unfortunately, the municipalities' vested interest in residential development and airport transfers have impeded the development of our industry. Some residents have played the environment card in order to get heard; however they always fail to mention that a spreading urban landscape also negatively impacts the environment, and does so permanently. We believe it is vital to better manage airport-adjacent land if we wish to ensure the long-term sustainability of this method of transportation.

Environmental issues require a long-term approach and a significant room to manoeuvre in order to ensure the implementation of structured solutions.

The second point I would like to talk to you about this morning is safety. Canada stands out as an international leader in matters of safety. However, there is a significant disparity between reality and the perception of the Canadian public regarding the level of safety that exists in air transportation. Listening to some media reports, you could easily conclude that activities in our industry are extremely dangerous. That negative conclusion would be far removed from the reality.

Malgré cette performance, l'OACI — l'Organisation de l'aviation civile internationale — a déjà fixé comme objectif d'améliorer ce rendement de 2 p. 100 annuellement, jusqu'en 2050. Afin de contrer les émissions de gaz à effet de serre, la première solution mise de l'avant fut de proposer des aéronefs plus performants et efficaces en matière de consommation énergétique.

Toutefois, la problématique environnementale ne se limite pas aux émissions de CO₂. Des études récentes indiquent que l'impact principal de notre industrie résiderait dans la création de traînées de condensation — mieux connues, en anglais, sous le nom « contrail ». Ces nuages de type cirrus sont créés par la vapeur d'eau émise à haute altitude par les moteurs des aéronefs. Il semble que ce phénomène aurait plus d'impact sur l'effet de serre que les émissions de CO₂. Pour résoudre cette problématique, notre industrie aura, au cours des prochaines années, à trouver des façons plus performantes de gérer les altitudes de vol et la mise en place de ces ajustements devrait prendre environ dix ans.

Pour cerner l'impact environnemental réel de notre industrie, il faut aussi considérer le cycle de vie des aéronefs et des installations. Une analyse du cycle de vie permet de mettre en perspective la quantité d'énergie utilisée pour la construction des aéronefs et des installations. Elle tient compte de la consommation des aéronefs et de leur durée de vie utile.

Finalement, il faut prendre en considération le coût environnemental des appareils lors de leur mise hors service. Les études de cycles de vie menées jusqu'à ce jour ont révélé que le transport aérien est très performant et peu énergivore lorsqu'il s'agit de déplacements sur de longues distances, si on le compare au transport routier maritime ou ferroviaire.

On ne peut parler de l'impact du transport aérien, de nos jours, sans parler de l'émission de bruit. C'est une problématique très populaire auprès des médias. Transports Canada avait reconnu, dans le passé, l'importance de garder un espace entre les installations aéroportuaires et les quartiers résidentiels. Hélas, l'intérêt direct des municipalités à établir des complexes domiciliaires et le transfert des aéroports est venu freiner le développement de notre industrie. Certains résidents soulèvent la problématique environnementale pour se faire entendre, mais oublient toujours de souligner que l'étalement urbain porte également un impact négatif sur l'environnement et que cet impact, contrairement au bruit, est permanent. Il est important de faire une meilleure gestion des terrains dans les zones aéroportuaires si nous désirons assurer la viabilité à long terme de ce mode de transport.

La question environnementale demande une vision à long terme et une marge de manoeuvre importante afin que des solutions structurées soient mises en place.

Le deuxième point sur lequel j'aimerais vous entretenir ce matin est la sécurité. Le Canada fait figure de référence sur le plan international en matière de sécurité. Il existe cependant une dichotomie importante entre la perception du public et la réalité relative au niveau de sécurité du transport aérien. À entendre certains médias, les activités de notre industrie seraient extrêmement dangereuses. La réalité est cependant bien loin de ce portrait négatif.

Over the last twenty years, the air transport industry has consistently improved its statistics. There are now less aircraft accidents and fewer fatalities. For instance, in 1999, a total of 170 aviation accidents were related to commercial flights. In 2009, the Transportation Safety Board of Canada listed only 95 similar occurrences. Of those, only 13 were identified as fatal accidents. In fact, a total of 36 fatalities were reported in 2009 for over 101 million passengers transported by air. That is twice less than the number of people who die every year through a drowning incident while fishing.

For comparison purposes, approximately 2,500 lives are lost every year in road accidents. Per kilometre air transportation is 22 times safer than road transportation.

While visiting Quebec recently, the ICAO's General Secretary stated that, without safety, there would not be civil aviation.

Despite enviable statistics in terms of safety, we must propose and implement new tools to further improve those statistics. Such tools could be technological, regulatory, or organizational in nature. In each case, we need sufficient leeway to reach our objectives and maintain the public's confidence.

The third issue relates to future personnel. According to the ICAO, we are going to experience significant manpower shortages in the future. Worldwide, the annual demand will reach approximately 50,000 pilots per year by 2030, while global training capabilities total some 47,000 pilots per year. Similar situations exist for other professions within our industry.

We can already feel the effects of this manpower shortage problem in Quebec. Before the recession began, our industry was already dealing with a number of workforce problems. Massive recruitment efforts put forth by airline companies have created a turnover rate of more than 75 per cent for small companies based in Quebec. The recent recession has led people to believe wrongly that the problem has abated. While the problem is currently latent, however, it could resurface due to the recovery and numerous retirements. This problem is prevalent in a number of industry sectors. It is vital that tools get implemented to forecast labour needs and establish better working conditions, which will require resources. In order for the industry to train the workforce it will need, the vocation of some airports must be protected.

In conclusion, we have spoken to you today about three issues: the environment, safety and future personnel. Unfortunately, the air transportation industry does not enjoy the required room to manoeuvre in order to implement the initiatives necessary to deal with these three issues.

Since these sessions have begun, you have heard a number of extremely relevant testimonies, including that of the National Airline Council of Canada, regarding the fiscal policy framework. We share this concern; however, we believe that the fiscal

Depuis 20 ans, l'industrie n'a cessé d'améliorer son bilan en matière de sécurité. Il y a moins d'accidents aéronautiques et moins de décès. À titre d'exemple, en 1999, il y a eu 170 accidents aériens reliés aux vols commerciaux. En 2009, le Bureau de la sécurité des transports dénombre seulement 95 accidents. De ces derniers, seulement 13 accidents aéronautiques commerciaux ont causé la mortalité. Au total, c'est 36 décès qui ont été rapportés en 2009 après avoir transporté plus de 101 millions de passagers au Canada, soit deux fois moins que le nombre de personnes qui décèdent annuellement en allant à la pêche.

À titre comparatif, environ 2 500 personnes perdent la vie, chaque année, sur nos routes. Pour chaque kilomètre parcouru, le transport aérien est 22 fois plus sécuritaire que le transport routier.

Le secrétaire général de l'OACI, M. Benjamin, a indiqué récemment à Québec que sans la sécurité, il ne peut y avoir d'aviation civile.

Malgré un bilan enviable en matière de sécurité, nous devons mettre de l'avant de nouveaux outils pour améliorer davantage ce bilan. Ces outils peuvent être de nature technologique, réglementaire ou organisationnelle. Dans chacun des cas, il nous faut une marge de manœuvre supplémentaire afin d'atteindre nos objectifs et garder la confiance du public.

Le troisième enjeu se situe au niveau de la relève. Selon l'OACI, une pénurie de main-d'œuvre importante est à prévoir. La demande annuelle au niveau international pour les pilotes est d'environ 50 000 pilotes par année d'ici 2030, et, malheureusement, la capacité mondiale de formation est d'environ 47 000. Des situations similaires sont également présentes dans les autres professions de notre industrie.

Le problème de pénurie se fait déjà sentir au Québec. Avant le début de la récession, notre industrie était aux prises avec de nombreux problèmes d'effectifs. L'embauche massive des lignes aériennes impose aux petites entreprises du Québec un taux de roulement qui dépasse parfois 75 p. 100. La récente récession donne la fausse impression que le problème s'est résorbé. La relance et les nombreux départs à la retraite risquent toutefois de faire resurgir un problème aujourd'hui latent. Ce problème touche actuellement plusieurs industries. Il est essentiel pour nous de mettre en place des outils de planification en matière de main-d'œuvre et d'améliorer les conditions de travail pour attirer les jeunes. Pour ce faire, nous avons besoin de ressources supplémentaires. De plus, pour permettre à l'industrie de former de la main-d'œuvre, nous avons besoin de protéger la vocation de certains aéroports stratégiques.

En conclusion, nous vous avons parlé aujourd'hui de trois enjeux : l'environnement, la sécurité et la relève. L'industrie du transport aérien ne bénéficie malheureusement pas de la marge de manœuvre essentielle à l'instauration des solutions nécessaires pour faire face à ces trois enjeux.

Depuis le début des sessions, vous avez entendu plusieurs témoignages intéressants et pertinents, dont celui du Conseil national des lignes aériennes du Canada au sujet du cadre de politique fiscale. Nous partageons cette préoccupation.

dynamics do not represent a new issue. The particular problem has persisted for many years and has restricted resources for the air transportation industry to deal with the new issues.

Any issue can be viewed as a problem or as an opportunity. However, in order to do so, we must make use of creativity, resources, and leadership. We believe that, in order to further develop the air transportation sector and ensure its ability to meet these new issues, we must provide a long-term vision for our industry, one that will recognize its economic and social value.

The Chair: Thank you for that excellent presentation, Mr. Prud'homme.

[English]

Senator Mercer: Mr. Prud'homme, I have a couple of questions. I did not quite understand when you talked about environmental analysis. You said that the analysis includes environmental costs related to the decommissioning of such aircraft. I can understand the capital cost issues with respect to decommissioning an aircraft and taking it out of service, but I do not understand the technical aspect and the environmental costs. Could you explain that so the viewers and I can better understand?

Mr. Prud'homme: When an aircraft gets to the end of its commercial or useful life, you have two choices. You either park it somewhere in the desert, where it is an environmental hazard for years to come, or you can take this into consideration and recycle most of the aircraft.

Companies that build aircraft today take into account that they will have to be recycled down the line, but most of the aircraft currently flying were not built with that vision. What we do with aircraft is an important issue. Third World countries are buying used aircraft, but we need a bigger vision on that issue.

Senator Mercer: You are including the aircraft sitting in the desert in Arizona today.

Mr. Prud'homme: Yes.

Senator Mercer: The second issue that I found surprising was your statistics on the shortage of personnel. In the industry over the past several years we have seen cutbacks by airlines, and pilots and other workers being laid off in the industry, but you are predicting a major shortage of pilots by 2030. We know that pilots are not turned out overnight. It takes a while to train a pilot. Is it your recommendation that there is a role for the federal government, obviously working with the provinces, which have some training responsibilities, to come up with programs to train more commercial pilots?

Mr. Prud'homme: That is a very interesting question. We have to keep in mind that Canada is not alone. We operate in a global world, and many new economies are building aviation industries and

Cependant, à notre avis, la dynamique fiscale n'est toutefois pas un nouvel enjeu. C'est une problématique qui perdure depuis déjà trop longtemps et qui limite les ressources de notre industrie pour faire face aux nouveaux enjeux.

Un enjeu peut être perçu comme un problème ou une opportunité. Pour en faire une opportunité, il faut de la créativité, des ressources et du leadership. Nous sommes d'avis que pour assurer le développement du transport aérien et lui permettre de faire face à ces nouveaux enjeux, nous devons doter notre industrie d'une vision à long terme qui reconnaitra l'importance du transport aérien aux niveaux économique et social.

Le président : Nous vous remercions pour cette excellente présentation, monsieur Prud'homme.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Monsieur Prud'homme, j'ai deux ou trois questions à vous poser. Je n'ai pas tout à fait compris ce que vous avez dit au sujet de l'analyse environnementale. Vous avez dit que l'analyse prend en considération le coût environnemental des appareils lors de leur mise hors service. Je peux comprendre les considérations liées aux coûts en capital, lors de la mise hors service d'un aéronef, mais pas l'aspect technique ni les coûts environnementaux. Pourriez-vous nous les expliquer, afin que les observateurs et moi-même puissions mieux comprendre cela?

M. Prud'homme : Lorsqu'un aéronef parvient à la fin de sa vie commerciale ou utile, de deux choses l'une. Vous pouvez le stationner quelque part dans le désert, où il présente un risque environnemental pendant des années, ou vous pouvez prendre ce facteur en compte et recycler autant que possible les composants de l'aéronef.

Les fabricants d'aéronefs, de nos jours, tiennent compte du fait que les appareils devront être recyclés à un moment donné, mais la plupart des appareils qui sont en service actuellement n'ont pas été construits dans cette optique. Il est important de savoir ce que l'on en fera. Certains pays du tiers monde achètent des aéronefs usagés, mais il nous faut élargir notre perspective de l'enjeu.

Le sénateur Mercer : Vous englobez dans tout cela l'appareil qui est en ce moment dans le désert de l'Arizona?

M. Prud'homme : Oui.

Le sénateur Mercer : Vos statistiques sur la pénurie de main-d'œuvre, aussi, m'étonnent. Alors qu'au cours des dernières années, les lignes aériennes ont pris des mesures d'austérité et mis à pied des pilotes et d'autres travailleurs de l'industrie, vous prévoyez une importante pénurie de pilotes d'ici 2030. Nous savons que personne ne devient pilote du jour au lendemain, que la formation est longue. Recommanderiez-vous que le gouvernement fédéral, de concert, bien sûr, avec les provinces, prenne en charge une part de la formation et crée des programmes qui assureraient la formation d'un plus grand nombre de pilotes professionnels?

M. Prud'homme : C'est une question très intéressante. Il ne faut pas oublier que le Canada n'est pas seul. Nous évoluons dans un contexte mondial, et bien des pays qui sont en train de

they need pilots. They are putting forth pressure to train more pilots. Some of our Canadian pilots are going abroad to make a living.

Although we have the capacity in Canada to train many pilots, this industry is not attracting as many youngsters as we would like. We need to improve working conditions, and we need the airports that have the vocation to do the training in Canada. That is basically the issue.

Senator Mercer: A recent court decision overturned the mandatory retirement age being imposed by Air Canada. The retirement age was 60, and they have overturned it. Will that help the pool of pilots that will be available?

Mr. Prud'homme: Most of the small carriers already have pilots who are over 60. Air Canada's policy actually helps the smaller carriers because when these pilots do retire, they come to us and offer at least five years of labour. If this goes ahead, it will put even more pressure on small carriers.

Senator Mercer: Many years ago, we used to think that we got most of our pilots from former military people. I suspect that is not the case today. If that is not the case, are they being trained at local flying clubs across the country? Is that where they are coming from?

Mr. Prud'homme: There is a mix of both, but for general aviation, the small carriers, most of the pilots are trained in flying schools.

Senator Zimmer: Canada has negotiated a number of Open Skies agreements, the most important of which are those with the European Union and the United States. How effective have these agreements been in benefiting the Canadian airline companies and travellers, and should these agreements be expanded to allow for cabotage?

Mr. Prud'homme: That is a good question. I do not think we are the most legitimate association to respond to this question, since most of our members do regional transportation. We do not do much international carriage, so I would prefer not to answer that question.

Senator Zimmer: The Canadian air sector pays a large amount of fees — some estimates put this at approximately \$1.2 billion annually — for such things as fuel excise taxes, grant in lieu of taxes, airport rent and security fees. It turns out that the cost of a ticket is almost the same amount as these fees. In fact, very soon, they will probably charge us for the oxygen we breathe in on the plane and turn into carbon dioxide. All of a sudden the fee has doubled. How, if at all, have such fees affected airline growth in Canada? Many people in Canada, if they are flying to Florida, drive over the border and take a \$99 flight from there. In your opinion, how has that affected the airline industry in Canada?

Mr. Prud'homme: If you look at the carriers in general, you will find that most of the fleets are pretty old. The companies do not have enough — excuse me for the word here — “oxygen” to reinvest and bring back more aircraft. In the last 10 years alone,

constituer leur industrie aéronautique ont besoin de pilotes. Ils exercent des pressions pour qu'il y ait plus de pilotes. Nous avons des pilotes canadiens qui vont à l'étranger pour gagner leur vie.

Bien que le Canada ait la capacité de former des pilotes, le métier ne séduit pas autant de jeunes que l'industrie le souhaiterait. Il faudrait améliorer les conditions de travail et faire en sorte qu'il y ait au Canada des aéroports destinés à la formation. C'est là, en fait, qu'est le problème.

Le sénateur Mercer : Une décision judiciaire récente a invalidé la règle d'Air Canada qui imposait la retraite à l'âge de 60 ans. Est-ce que cette décision favorisera le maintien du bassin de pilotes disponibles?

M. Prud'homme : La plupart des petits transporteurs ont déjà des pilotes âgés de plus de 60 ans. En réalité, la politique d'Air Canada favorise les petits transporteurs, parce que quand ces pilotes prennent leur retraite, ils viennent travailler chez nous et y restent au moins cinq ans. Cette décision, si elle est appliquée, compliquera les choses pour les petits transporteurs.

Le sénateur Mercer : Il y a de nombreuses années, nous pensions que la plupart de nos pilotes étaient d'anciens militaires. Je soupçonne que ce n'est plus le cas aujourd'hui. Mais alors est-ce qu'ils obtiennent leur formation dans les petits clubs aéronautiques de tout le pays? Est-ce de là qu'ils viennent?

M. Prud'homme : C'est un peu des deux, mais dans le secteur de l'aviation générale — les petits transporteurs — la plupart des pilotes sont formés dans des écoles de pilotage.

Le sénateur Zimmer : Le Canada a négocié un certain nombre d'accords « ciel ouvert ». Ceux qui ont été conclus avec l'UE et les États-Unis sont les plus importants. Dans quelle mesure ces accords ont-ils été avantageux pour les compagnies aériennes et les voyageurs canadiens, et devrait-on élargir la portée de ces accords pour permettre le cabotage?

M. Prud'homme : C'est une bonne question. Néanmoins, comme la plupart de nos membres font du transport régional, je ne pense pas que nous soyons les mieux placés pour répondre à cette question. Nous ne faisons pas beaucoup de transport international, alors je préfère m'abstenir de répondre à cette question.

Le sénateur Zimmer : Le secteur aérien canadien paie d'énormes sommes — selon certains, c'est de l'ordre de 1,2 milliard de dollars par année — notamment pour la taxe d'accise sur le carburant, les subventions en remplacement d'impôts et les frais de location et de sécurité dans les aéroports. Il se trouve que ces frais sont presque aussi élevés que le prix d'un billet d'avion. D'ailleurs, nous allons probablement très bientôt devoir payer une taxe pour l'oxygène que nous respirons dans l'avion, qui produit du dioxyde de carbone. Les frais ont doublé d'un seul coup. Quel en a été l'effet, si effet il y a eu, sur la croissance des lignes aériennes du Canada? Bien des voyageurs du Canada traversent la frontière en voiture pour aller prendre l'avion vers la Floride pour 99 \$. À votre avis, quelle en a été l'incidence sur l'industrie canadienne du transport aérien?

M. Prud'homme : Vous constaterez, chez les transporteurs en général, que les appareils sont, pour la plupart, assez âgés. Les compagnies n'ont pas assez — vous me pardonneriez l'emploi de ce terme — d'« oxygène » pour réinvestir et acheter d'autres appareils.

entrance fees tripled following 9/11. We have faced many issues that we did not face in the past. We are paying a navigation fee that U.S. carriers are not paying. Some airports have very expensive landing fees. Airport managers have to work with strict guidelines because they have to pay rent to Transport Canada. All those fees add up. In the end, when we face new issues and challenges, we do not have a war chest with which we can respond and do something. Most of the carriers have a benefit margin between 3 to 5 per cent. This is not the construction industry. We are down to the last minute.

One of the things that saved our industry in the last recession is that it happened in the fall. Most of the carriers know that aviation is a seasonal activity, and they make their money during the summer and then prepare for the long winter. If this recession had been in the spring, we would have a major issue right now. We were lucky because of the very careful attention that carriers paid to their profit and income. That is what saved us in Canada.

Senator Zimmer: Almost like hibernating bears.

Mr. Prud'homme: Almost.

[Translation]

Senator Fox: Mr. Prud'homme, my questions relate to the issue of future personnel, but first I would like to take a step back. If you do not feel comfortable answering, please say so. A few years ago, in Canada, we experienced a major crisis set off by the Mouvement des gens de l'air and the issue of French. Is this still a problem today?

Mr. Prud'homme: I think that it will always be a problem. The transportation regulations were recently changed, and it is now possible to pilot a plane in French in Quebec. But outside of Quebec, it is strongly recommended that pilots use English, for safety reasons.

There was no debate a few years ago when these new regulations were proposed. With all due respect for the Gens de l'air, I think that the goal of taking that action was mainly to give equal opportunities to francophone pilots. Right now, in Quebec, we have airlines that hire francophone pilots.

Senator Fox: Does this *Mouvement des gens de l'air* still exist?

Mr. Prud'homme: Yes.

Senator Fox: Going back to future personnel, since it is a matter of training, the Government of Canada has a role to play when it comes to professional training. Our committee can certainly make recommendations for improvements.

Les droits d'entrée ont triplé en dix ans à peine, dans la foulée des événements du 11 septembre. Nous avons dû affronter bien des problèmes que nous n'avions pas auparavant. Nous payons des frais de navigation que les transporteurs américains n'ont pas à payer. La redevance d'atterrissage de certains aéroports est très élevée. Les gestionnaires d'aéroports doivent appliquer des lignes directrices rigoureuses parce qu'ils doivent payer un loyer à Transports Canada. Tout cela s'accumule. Au bout du compte, nous n'avons pas de réserve pour réagir et nous défendre quand de nouveaux enjeux et défis se posent. La marge de profit de la plupart des transporteurs se situe entre 3 et 5 p. 100. Ce n'est pas l'industrie de la construction. Nous sommes à l'agonie.

Notre industrie a survécu à la dernière récession, entre autres parce que celle-ci est survenue à l'automne. La plupart des transporteurs savent que l'aviation est une activité saisonnière, alors ils font leur beurre pendant l'été et se préparent pour un long hiver. Si la récession avait frappé au printemps, nous aurions en ce moment-même de graves difficultés. Nous avons eu de la chance, parce que les transporteurs ont été très attentifs aux bénéfices et aux revenus. C'est ce qui nous a sauvés, au Canada.

Le sénateur Zimmer : Vous êtes un peu comme les ours qui hibernent.

M. Prud'homme : Presque.

[Français]

Le sénateur Fox : Monsieur Prud'homme, mes questions seront relatives à la question de la relève, mais auparavant, j'aimerais faire un retour en arrière. Si vous ne vous sentez pas à l'aise pour répondre, dites-le-moi. Il y a quelques années, au Canada, nous avons vécu une grande crise incarnée par le Mouvement des gens de l'air et la question du français. Cette problématique existe-t-elle encore aujourd'hui?

M. Prud'homme : Je pense que c'est un problème qui sera toujours d'actualité. La réglementation a été modifiée récemment au niveau des transports, il est donc possible de piloter en français au Québec. Cependant, à l'extérieur du Québec, il est fortement recommandé aux pilotes d'utiliser l'anglais, pour des raisons de sécurité.

Lorsque cette nouvelle réglementation a été proposée, il y a quelques années, il n'y a pas eu de débat. Avec tout le respect que j'ai pour les gens de l'air, je pense que le but de cette démarche était surtout de donner des chances égales aux pilotes francophones. En ce moment, au Québec, nous avons des lignes aériennes qui embauchent des pilotes francophones.

Le sénateur Fox : Ce Mouvement des gens de l'air existe-t-il toujours?

M. Prud'homme : Oui.

Le sénateur Fox : Pour revenir à la question de la relève, puisque c'est une question d'apprentissage, le gouvernement du Canada a un rôle à jouer au niveau de l'entraînement professionnel. Notre comité peut certainement faire des recommandations pour apporter des améliorations.

When we talk about future personnel, pilots are not the only ones in demand, but technicians of all kinds are as well. Can you tell me about the current situation in Quebec, for example? How many schools allow individuals to aim for a career in the aviation industry, either as pilots or technicians?

Mr. Prud'homme: That is an interesting question. In Quebec, since 2001, we have noticed a decrease in the local clientele. Overnight, aviation became less attractive and lost its appeal with young people. A number of schools in Quebec had to look overseas. We were talking earlier about shortages. A number of emerging countries, like China, do not have the infrastructure to train their own pilots. So they turn to Canada. If we had not been able to open our training centres to an international clientele, a number of schools would have been forced to shut down. Thanks to international training, we did not lose too many Quebec flying schools. However, to meet the demand, we will need to attract youngsters. To do this, we must improve wage conditions and find a balance between work and family commitments, which is far from being the case in the air transportation industry.

Senator Fox: I am thinking about a number of flying schools located in airports, but also in educational institutions, such as CEGEPs, including the CEGEP in Longueuil, among others. There is a formal school at Mirabel. Tell us about the interaction between these schools. First of all, do we have enough schools?

Mr. Prud'homme: In Quebec, there is a public pilot training program at the Chicoutimi CEGEP at the Saint-Honoré airport. You have the École nationale d'aéronautique and a school for online work that is focused more on aerospace. There are a few training centres, including the one at Mirabel, and a number of flying schools. Some institutions offer training for the management side of the business. All in all, the training offered is fairly complete. But there is a lack of communication between the various levels of the industry about the workforce needs.

Senator Fox: You were talking about the need for pilots and mechanics. Is it also a matter of training the workforce to work, for example, at companies like Bombardier or Pratt and Whitney?

Mr. Prud'homme: The field of aerospace is related to the air transportation industry. Unfortunately, this field is not within my realm of expertise. Today I am representing the air transportation industry. In that capacity, I would say that we have the schools in place, but we do not have the demand from the population to meet the need.

Senator Fox: You spoke about an international demand for about 49,500 pilots annually and a global training capability of about 47,000 pilots. Do you have data that reflects the demand in Canada and in Quebec, and the training capacity in both cases?

Mr. Prud'homme: I could send that local data to you. Unfortunately, I do not have those numbers with me at the moment.

Lorsque nous parlons de relève, non seulement les pilotes sont en demande, mais également les techniciens de toutes sortes: pouvez-vous m'entretenir, par exemple, au sujet de l'état de la situation actuelle au Québec? Combien d'écoles permettent aux gens d'aspirer à une carrière dans le secteur de l'aviation, soit comme pilotes ou comme techniciens?

M. Prud'homme : La question est intéressante. Au Québec, depuis 2001, on a remarqué une baisse de la clientèle locale. L'aviation, du jour au lendemain, est devenue moins à la mode et a perdu de son attrait auprès des jeunes. Plusieurs écoles au Québec ont dû se tourner vers le marché international. On parlait plus tôt de pénurie. Plusieurs pays émergeant, dont la Chine, n'ont pas les infrastructures pour former leurs propres pilotes. Ils se tournent donc vers le Canada à cette fin. Si nous n'avions pas été en mesure d'ouvrir nos centres de formation à une clientèle internationale, plusieurs écoles auraient dû fermer leurs portes. Grâce à la formation internationale, nous n'avons pas perdu beaucoup d'écoles de pilotage au Québec. Toutefois, pour répondre à la demande il faudra attirer des jeunes. Pour ce faire, nous devons améliorer les conditions salariales et concilier le travail et la famille, ce qui est loin d'être le cas dans l'industrie du transport aérien.

Le sénateur Fox : Plusieurs écoles de pilotage se trouvent dans des aéroports, mais également dans des centres de formation comme les cégeps, je pense, entre autres, au cégep de Longueuil. Une école formelle existe à Mirabel. Parlez-nous de l'interaction entre ces écoles. Tout d'abord, est-ce qu'il manque d'écoles?

M. Prud'homme : Au Québec, il existe un programme public pour former des pilotes au cégep de Chicoutimi, à Saint-Honoré. Vous avez l'École nationale d'aérotechnique et aussi une école qui touche plutôt le domaine de l'aérospatiale pour le travail en ligne. On retrouve quelques centres de formation dont celui de Mirabel et plusieurs écoles de pilotages. Certaines institutions offrent de la formation pour la gestion. Somme toute, la formation offerte est assez complète. Il manque toutefois de communication entre les différents paliers de l'industrie afin de faire part des besoins en main-d'œuvre.

Le sénateur Fox : Vous parlez des besoins en pilotes et en mécaniciens. Est-il également question de la formation de main-d'œuvre, par exemple, pour travailler chez des entreprises comme Bombardier ou Pratt and Whitney?

M. Prud'homme : Le domaine de l'aérospatiale est connexe à celui du transport aérien. Malheureusement, ce domaine ne fait pas l'objet de mon expertise. Je représente aujourd'hui le secteur du transport aérien. À ce titre, j'indiquerai que nous avons les écoles en place. Toutefois, nous n'avons pas de demandes suffisantes de la population pour répondre aux besoins.

Le sénateur Fox : Vous avez parlé d'une demande internationale pour environ 49 500 pilotes par année et d'une capacité mondiale de formation d'environ 47 000 pilotes. Avez-vous des données reflétant la demande au Canada, au Québec et la capacité de formation dans les deux cas?

M. Prud'homme : Je pourrai vous faire parvenir ces données au niveau local. Malheureusement, je ne dispose pas de ces chiffres en ce moment.

Senator Fox: In the text for your presentation, the last sentence of the paragraph about future personnel says:

In order for the industry to train the workforce it will need, the vocation of some airports must be protected.

Can you elaborate on that and list those airports?

Mr. Prud'homme: For example, the Saint-Hubert airport was built in the late 1920s or early 1930s. Flying schools were set up in that airport in the 1960s. Training has been offered at Saint-Hubert for several decades. However, with urban sprawl and the fact that there are more and more residences in the areas around major centres, we are under a lot of pressure to limit the activities of the schools, because the houses are being built a few metres from the runways. This is the problem we are having in Saint-Hubert, but it seems that other places are having the same problem, and it is clear that residents are concerned. As a result, we need to ask ourselves some questions.

These airports were initially built in remote areas, away from the general population. Unfortunately, there might not have been a long-term vision to protect these airports. Right now, we have two alternatives. We can spend several million dollars to relocate these airports to more remote areas. But, in the long term, if we do nothing about urban sprawl, we will have the same problem in a few years.

Senator Fox: You talk about airports in particular. Do you have any specific examples?

Mr. Prud'homme: The airports in Mascouche and Saint-Hubert train the most pilots in Quebec. There has often been talk about moving these schools. But they do not have the financial resources to move elsewhere.

To ensure that we have a vision for the long term, we need to ask ourselves whether we need to protect these airports or instead build airports specifically for training by establishing protected zones around those airports.

Senator Fox: So here is another sector where we have a workforce shortage, for jobs that are highly interesting and well paying, even if the salaries could be better.

Mr. Prud'homme: I often attend career fairs where we meet a lot of youngsters. Kids of today have different dreams than the youngsters of my time or even before that. Wage conditions are very important. The possibility of sharing your time between family and work is a dynamic that we have not taken into account in our industry. It takes people who have a calling and we need to change the existing mentality. To change the mentality, we need more resources.

[English]

Senator Cochrane: Is there a labour shortage right across Canada? Do you know about that?

Le sénateur Fox : Dans votre texte de présentation, la dernière phrase du paragraphe au sujet de la relève indique ce qui suit :

De plus, pour permettre à l'industrie de former la main-d'œuvre dont on aura besoin, la vocation de certains aéroports devrait être protégée.

Pouvez-vous élaborer sur ce point et nommer ces aéroports?

M. Prud'homme : À titre d'exemple, l'aéroport de Saint-Hubert a été construit vers la fin des années 1920 ou au début des années 1930. À partir des années 1960, des écoles de pilotage se sont installées à cet aéroport. On offre de la formation à Saint-Hubert depuis plusieurs décennies. Cependant, étant donné l'étalement urbain et le fait que les résidences prennent de plus en plus d'ampleur dans les régions autour des grands centres, on met beaucoup de pression pour limiter les activités des écoles, à cause des résidences qui se sont bâties à quelques mètres des pistes. Nous vivons ce problème à Saint-Hubert, mais il apparaît à d'autres endroits également où on sent la préoccupation des citoyens. Par conséquent, il faut se poser certaines questions.

Ces aéroports furent construits, à l'origine, dans des endroits retirés, à l'écart de la population en général. Malheureusement, on a peut-être manqué de vision à long terme pour protéger ces aéroports. Pour le moment, deux solutions s'offrent à nous. On peut dépenser plusieurs millions de dollars pour relocaliser ces aéroports dans des régions plus éloignées. Toutefois, à long terme, si on ne fait rien au niveau de l'étalement urbain, dans quelques années le problème réapparaîtra.

Le sénateur Fox : Vous parlez d'aéroports en particulier. Avez-vous des exemples spécifiques?

M. Prud'homme : Les aéroports de Mascouche et de Saint-Hubert forment le plus de pilotes au Québec. On a parlé souvent de déménager ces écoles. Toutefois, celles-ci ne disposent pas des ressources financières pour s'installer ailleurs.

Afin d'assurer une vision à long terme, il faut se poser la question à savoir si on doit protéger ces aéroports ou plutôt créer des aéroports à vocation de formation en établissant des zones protégées autour de ces aéroports.

Le sénateur Fox : Voilà donc un autre secteur où on retrouve une pénurie de main-d'œuvre, pour des emplois fort intéressants et rémunérateurs, même si les salaires pourraient être meilleurs.

M. Prud'homme : Souvent, je participe à des salons de carrières où on rencontre beaucoup de jeunes. Les jeunes d'aujourd'hui ont des aspirations différentes des jeunes de mon époque et de ceux qui sont plus âgés que moi. Les conditions salariales sont très importantes. La possibilité de partager son temps entre la famille et le travail est une dynamique dont on n'a pas tenu compte dans notre industrie. Il faut des gens qui ont une vocation et on doit changer la mentalité qui existe. Pour changer cette mentalité, il faut des ressources supplémentaires.

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Est-ce que la pénurie de main-d'œuvre sévit partout au Canada? Le savez-vous?

Mr. Prud'homme: My association represents the carriers in Quebec.

Senator Cochrane: Yes, I know that.

Mr. Prud'homme: I can tell you that before the recession all the small carriers were having issues with finding pilots. If you compared a picture taken at the beginning of the year and one taken at the end of the year, you would find that 75 per cent — more, in some cases — of the employees were new. It is a challenge to improve an enterprise and put forward a culture of safety when you have so many people coming and going.

Major airlines need many pilots, and the small carriers train those pilots for the industry. Before the recession, some aircraft had to stay on the ground because we did not have enough pilots.

Currently, we are coming back, I hope, on the right side, but we have concerns regarding new employees.

Senator Cochrane: You said that you are out there trying to encourage people to become pilots.

Mr. Prud'homme: Yes, we do that.

Senator Cochrane: Is that right across the country or just with your airlines?

Mr. Prud'homme: In Quebec, we try to talk to the youngsters at carrier events, where we promote the aviation industry. We need to get the information out. For example, it is very important to know that it costs between \$50,000 and \$75,000 to become a professional pilot.

Senator Cochrane: I am aware of that.

Mr. Prud'homme: Not everyone has family money to do that. Some cannot afford to borrow that amount of money, and they end up doing something else. Training for some jobs is very expensive, so it is not very attractive.

Senator Cochrane: Are we losing some of our pilots to the northern areas where incomes might be higher?

Mr. Prud'homme: I do not think we are losing them because aviation is across the country. We like the fact that pilots go up North and gain experience in northern conditions, which are quite particular to this country. These people gain experience and come back to fly for a major airline.

There is a natural road that pilots travel to gain experience and improve their skills. That is not a concern.

Senator Cochrane: Do you think that the cost is the major impediment?

Mr. Prud'homme: The cost of what?

Senator Cochrane: The cost of training to be a pilot.

Mr. Prud'homme: Yes, the cost of training limits the interest for a young person to do so.

M. Prud'homme : Mon association représente les transporteurs du Québec.

Le sénateur Cochrane : Oui, je le sais.

M. Prud'homme : Je peux vous dire qu'avant la récession, tous les petits transporteurs avaient de la difficulté à trouver des pilotes. Si vous compariez deux instantanés de l'industrie, l'un pris au début de l'année et l'autre, à la fin de l'année, vous y verriez 75 p. 100 de nouveaux employés — plus chez certains transporteurs. Il est difficile d'améliorer l'entreprise et d'instaurer une culture de sécurité avec pareil va-et-vient.

Les grandes lignes aériennes ont besoin de nombreux pilotes, et ce sont les petits transporteurs qui forment ces pilotes pour l'industrie. Avant la récession, des avions restaient cloués au sol à cause de la pénurie de pilotes.

La situation, je l'espère du moins, se redresse maintenant, mais nous avons des inquiétudes quant aux nouveaux employés.

Le sénateur Cochrane : Vous avez dit que vous faites campagne pour encourager les gens à devenir pilotes.

M. Prud'homme : Oui, c'est vrai.

Le sénateur Cochrane : Est-ce dans tout le pays ou seulement vos compagnies aériennes?

M. Prud'homme : Au Québec, nous essayons de parler aux jeunes dans le cadre de salons des métiers, où nous faisons la promotion de l'industrie aéronautique. Il faut diffuser l'information. Il est très important, par exemple, de savoir que la formation de pilote professionnel coûte entre 50 000 et 75 000 \$.

Le sénateur Cochrane : J'en suis conscient.

M. Prud'homme : Ce ne sont pas toutes les familles qui ont ces moyens-là. Certains intéressés ne peuvent pas se permettre d'emprunter pareilles sommes et finissent par faire autre chose. La formation à certains emplois est très coûteuse, donc peu attrayante.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que nous perdons certains de nos pilotes au profit des régions du Nord, où les revenus peuvent être plus élevés?

M. Prud'homme : Je ne pense pas que nous les perdions, parce que l'industrie est partout au pays. Nous aimons que les pilotes aillent prendre de l'expérience dans le Nord, dans les conditions du Nord, qui sont tout à fait particulières au Canada. Ils s'y aguerrissent, puis reviennent travailler pour une grande compagnie aérienne.

Les pilotes doivent suivre un cheminement naturel pour acquérir de l'expérience et se perfectionner. Ce n'est pas inquiétant.

Le sénateur Cochrane : Pensez-vous que le coût soit le plus grand obstacle?

M. Prud'homme : Le coût de quoi?

Le sénateur Cochrane : Le coût de la formation, pour devenir pilote.

M. Prud'homme : Oui, le coût de la formation peut dissuader des jeunes.

[Translation]

Senator Boisvenu: My question concerns recruiting new candidates. From what I understand, the business of flying is predominantly male.

What is the percentage of men and women who fly?

Mr. Prud'homme: Unfortunately, you are right. We have still not managed to attract more women to the industry. There are a few. Every year, I take part in the graduation ceremony at the CEGEP in Chicoutimi. Out of a group of 30 or 40 students, there are maybe two or three young women. This gives you an idea of the percentage; it is quite minimal.

Senator Boisvenu: When we look at the lack of perseverance our boys have to go anywhere beyond grade seven, when we see the high school drop-out rate, do you think there is a specific strategy that can be developed to attract more women to flying?

Mr. Prud'homme: We know that there are youngsters who are interested. For example, the cadet movement has groups across Canada and trains pilots to get what we call a recreational permit, a basic licence. We have youngsters who are interested in flying. Unfortunately, when we face the financial reality outside that program, youngsters just do not have the resources to continue. Are there youngsters who are interested? Yes. Could we also interest more youngsters? Really, there are two aspects to this problem.

Senator Boisvenu: One last quick question: have you suggested to the provincial governments — provincial because education is a provincial responsibility — financial support mechanisms so that it is easier for students to enrol in these courses?

Mr. Prud'homme: Right now in Quebec, there is a public program that trains some 40 pilots a year. The government was not approached about it. It is important to understand that air transport is an industry that is often caught in the middle. When we talk about air transport, we are told it comes under federal jurisdiction; when we talk about training, we are told it is provincial. Depending on who we are dealing with, games can get played, unfortunately.

[English]

Senator Merchant: I want to be sure that I am asking you a question that you can deal with. You say that you represent service companies. Does that include the security sector, or are such companies not considered service-related?

Mr. Prud'homme: When we say "services," we are talking about ramp services, fuel, insurance, lawyers and engineers, but we are not talking about security.

Senator Merchant: I will not ask you anything about that, then.

You have already been asked about the competitiveness of our country for tourist dollars. I believe we have heard that Canada has fallen as a destination of choice to fifteenth place from ninth place

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ma question concerne le recrutement de nouveaux candidats. Le monde du pilotage est, je crois, surtout masculin.

Quel est le pourcentage d'hommes et de femmes qui pilotent?

M. Prud'homme : Vous avez raison, malheureusement, on n'a pas réussi encore à attirer beaucoup de femmes dans l'industrie. Il y en a quelques-unes. Je participe chaque année à la remise de certificat au cégep de Chicoutimi; sur un groupe de 30 à 40 élèves, il y a peut-être deux ou trois filles. Cela vous donne une idée du pourcentage; c'est très minime.

Le sénateur Boisvenu : Quand on regarde le peu de persévérance qu'ont nos garçons pour aller au-delà, quasiment, de la septième année, quand on voit le taux de décrochage au secondaire, y aurait-il selon vous une stratégie particulière à développer pour attirer plus de femmes vers cette vocation du pilotage?

M. Prud'homme : Il faut comprendre qu'on a des jeunes qui ont un intérêt. Par exemple, le mouvement des Cadets, présent partout au Canada, forme des pilotes pour obtenir ce qu'on appelle une licence loisir, qui est une licence de base. On est en présence de jeunes qui ont un intérêt pour le pilotage. Malheureusement, lorsqu'on fait face à la réalité financière en dehors du cadre de ce programme, les jeunes n'ont pas les ressources pour continuer. Est-ce qu'il y a des jeunes qui ont un intérêt? Oui. Est-ce qu'on pourrait intéresser plus de jeunes également? Vraiment, il y a deux dynamiques dans ce problème.

Le sénateur Boisvenu : Une dernière question, brièvement; est-ce que vous avez proposé aux gouvernements provinciaux, car l'éducation relève des provinces, des mécanismes de soutien financier pour que les étudiants puissent plus aisément s'inscrire à ces cours?

M. Prud'homme : En ce moment au Québec il existe un programme public qui forme environ 40 pilotes par année. On n'a pas fait d'intervention après du gouvernement à ce niveau là; il faut savoir que le transport aérien est une industrie qui se trouve souvent entre deux chaises. Quand on parle du transport aérien, on nous dit que c'est de juridiction fédérale; quand on parle de formation, on nous dit que c'est provincial. Selon ce qui fait l'affaire, on joue un peu sur cet aspect, malheureusement.

[Traduction]

Le sénateur Merchant : Je veux m'assurer de poser une question à laquelle vous puissiez répondre. Vous dites que vous représentez les compagnies de services. Est-ce que le secteur de la sécurité en fait partie, ou est-ce qu'il n'est pas considéré comme étant lié aux services?

M. Prud'homme : Par « services », nous entendons les services de pistes, le carburant, les assurances, les avocats et les ingénieurs, mais pas la sécurité.

Le sénateur Merchant : Alors je ne vous interrogerai pas sur eux.

On vous a déjà posé des questions sur la compétitivité du pays au chapitre du tourisme. Je crois bien avoir entendu qu'en dix ans, le Canada est tombé de la neuvième à la quinzième place dans la

10 years ago. Can you tell us what can be done to make Canada a more attractive place to visit? I think some of this has to do with expensive landing fees because there is great competitiveness for tourists. I am sure every country is trying to attract tourists. Can you tell us what has to be done to improve our situation? Has hosting the Winter Olympic Games made a difference? Perhaps we have moved up a bit. Can you elaborate on that?

Mr. Prud'homme: When the country that is across the border, the United States, plays under one set of rules and Canada plays by a different set of rules, it is very hard to compete. I am not talking about regulations, but fees, cost structure and so on.

To give you an example, some people in the region of Montreal are willing to drive all the way down to Plattsburgh in the United States to take a flight instead of crossing the bridge to Montreal to fly to the same destination but sometimes at double the cost. Hopefully for us it is a new phenomenon and we do not have many people driving to the U.S. to take a flight. However, it is an issue. If we want to have a stronger industry, we need to at least adjust the cost structure to better reflect what is happening across the border.

Senator Merchant: Countries that were behind us are now ahead of us, and they are not the U.S. What are your expectations? We are listening to you and we will make recommendations. Austria, Germany, Hong Kong, Turkey, Malaysia, Ukraine have all moved ahead of us. They are not the U.S. Obviously, people are choosing to travel there. I am wondering if that has something to do with the cost of coming to Canada.

Mr. Prud'homme: As I said earlier, our association is pretty much related to regional flights and travel.

My personal opinion is that it is not because we do not have anything to offer to tourists; it is perhaps because the cost to get here is expensive. That would be my answer.

Senator Merchant: I think we agree on that.

When you talk about environmental issues and CO₂ emissions, you are speaking simply about emissions from the aircraft; is that correct?

Mr. Prud'homme: No, it goes beyond that. The emissions also include the equipment at the airport. Let us say that that is a small part of the number. When we are talking about aviation, mostly it is related to the aircraft.

Senator Merchant: I understand that tarmac cement is a dirty substance to produce. You need to have not only the original tarmac, but you need to maintain it. You have given us the figure of 2 per cent CO₂ emissions, but does that include the complete picture of airports or just the emissions from the aircraft?

Mr. Prud'homme: The 2 per cent is related to ongoing emissions. When you talk about environmental costs for the airport, this is included in the life cycle of the industry. We have to

liste des destinations de choix. Pouvez-vous nous dire ce qui rendrait le Canada plus attrayant? Je pense que ce pourrait être attribuable en partie au coût prohibitif des redevances d'atterrissage, parce que le marché du tourisme est très compétitif. Je ne doute pas que tous les pays veuillent attirer les touristes. Pouvez-vous nous dire ce qu'il faut faire pour améliorer notre situation? Est-ce que la tenue des Jeux Olympiques d'hiver ici a changé quelque chose? Peut-être sommes-nous remontés de quelques échelons? Qu'en dites-vous?

M. Prud'homme : Il est très difficile de faire concurrence à nos voisins, les États-Unis, alors que leurs règles sont différentes des nôtres. Je ne parle pas de règlements, mais de droits, de structure des coûts, et cetera.

Pour vous donner un exemple, il y a des gens de la région de Montréal qui n'hésitent pas à aller en voiture jusqu'à Plattsburgh, aux États-Unis, pour prendre l'avion plutôt que de traverser le pont vers Montréal pour y prendre l'avion vers la même destination, mais parfois pour le double du prix. Nous espérons que cette nouvelle tendance ne se répandra pas. Pour l'instant, ils sont peu à aller en voiture aux États-Unis pour prendre l'avion. C'est néanmoins un problème. Si nous voulons une industrie plus forte, il faut au moins ajuster la structure des coûts en fonction de celle du pays voisin.

Le sénateur Merchant : Certains pays sont passés devant nous, et ce ne sont pas les États-Unis. Quelles sont vos attentes? Nous sommes à votre écoute, et nous ferons des recommandations. L'Autriche, l'Allemagne, Hong Kong, la Turquie, la Malaisie, l'Ukraine nous ont tous dépassés. Ce ne sont pas les États-Unis. De toute évidence, des gens font ces choix de destinations. Je me demande si cela a quelque chose à voir avec le coût du voyage au Canada.

M. Prud'homme : Comme je l'ai dit tout à l'heure, les membres de notre association font surtout des vols régionaux.

Personnellement, je ne crois pas que c'est parce que nous n'avons rien à offrir aux touristes; c'est peut-être parce qu'il est très coûteux de se rendre ici. C'est ce que je pense.

Le sénateur Merchant : Je crois que nous nous entendons là-dessus.

Quand vous parlez d'enjeux environnementaux et d'émissions de CO₂, vous ne parlez que des émissions émanant des aéronefs, n'est-ce pas?

M. Prud'homme : Non, c'est plus que cela. L'équipement, à l'aéroport, produit aussi des émissions. Disons que c'est peu sur l'ensemble. Dans l'industrie aéronautique, les émissions proviennent surtout des aéronefs.

Le sénateur Merchant : Il paraît que la fabrication du ciment des aires de trafic est très polluante. Non seulement il faut bâtir une aire de trafic, mais il faut aussi par la suite l'entretenir. Vous nous avez parlé de 2 p. 100 d'émissions de CO₂, mais est-ce que cela englobe toutes les émissions des aéroports, ou seulement celles des aéronefs?

M. Prud'homme : Ce sont les émissions continues. Quand on parle de coût environnemental pour l'aéroport, c'est compris dans le cycle de vie de l'industrie. Il faut savoir que les aéroports sont

realize that although airports cost a lot, they cost less than roads. Over short distances, we are pretty much equal in regard to the impact of emissions. However, Canada is a country where most destinations are far apart. Over long distances, it is competitive in relation to performance.

Senator Merchant: Finally, you talked about the cirrus-type clouds produced by water vapour. You say we need to discover more effective methods of managing that. What kind of methods? Can you tell us about that?

Mr. Prud'homme: This issue is new. It arose during 9/11 when all aircraft were stuck on the ground. Most recently, people paid attention to it when an Icelandic volcano erupted and there was a flight ban in Europe. The phenomenon has a big impact. Depending on the altitude at which the aircraft are flying, they are finding that we can reduce the impact. I am not a scientist, but it has to do with air moisture and so on. If we can find a way to better manage the altitude, then we can reduce that impact. Right now, it is not taken into account because it is fairly new.

The point is that when you are addressing environmental issues, you have to take into account all parts of the industry, not just one part. That is the point I am making. Before putting forward a solution, we have to pay attention to the counter-effect that could have on another part of the industry.

Senator Frum: Is it correct that the Plattsburgh International Airport is one of your members?

Mr. Prud'homme: Yes.

Senator Frum: In light of your response to Senator Merchant, the dynamics are interesting.

Mr. Prud'homme: There are two ways of looking at it. Some people think that to solve an issue, you need to be in a closed room and talk about the problem without including the people who are concerned inside that same room. Before 2006, we were basically only a carrier association. Day in and day out we talked about our problems, but we did not hear from the people we work with. We expanded that mandate to include the airports, services, maintenance companies and the flying schools.

The reality is that Plattsburgh shares part of our Quebec market. We decided to invite them to meet with us every year. From memory — so do not quote me on the numbers — I would say that about 12 million people go through the airport at Dorval every year, and about 80,000 people go to Plattsburgh. It has an impact, but it is not like it is half of the Montreal market.

Senator Frum: What do you think their motivation is for being at the table? It is a competitive relationship.

Mr. Prud'homme: Their motivation is to meet some of the enterprises in Quebec that need space, which is an issue in Quebec. If you want to build a hangar or do maintenance services, there are not many spaces available; and they have a lot of space. They

très coûteux, mais ils le sont bien moins que les routes. L'incidence des émissions est à peu près équivalente sur de courtes distances. Par contre, au Canada, la plupart des destinations sont éloignées et, sur de longues distances, les émissions sont concurrentielles par rapport au rendement.

Le sénateur Merchant : Enfin, vous avez parlé de nuages de type cirrus que crée la vapeur de l'eau. Vous dites qu'il faut trouver des moyens plus efficaces de gérer ce problème. Quel genre de moyens? Pourriez-vous nous en dire davantage?

M. Prud'homme : Ce problème est nouveau. Il est apparu lors des attaques terroristes du 11 septembre, quand tous les avions ont été cloués au sol. Plus récemment, il a retenu l'attention lors de l'éruption d'un volcan en Islande, quand les avions ne pouvaient voler en Europe. Le phénomène a un effet énorme. On se rend compte qu'il est possible d'atténuer cet effet selon l'altitude de vol. Je ne suis pas scientifique, mais c'est lié à l'humidité dans l'air, et cetera. Si nous pouvions trouver un moyen de mieux gérer l'altitude, nous pourrions atténuer cet effet. Le facteur n'est pas encore pris en compte parce que la découverte est assez récente.

De fait, lorsqu'il est question de l'environnement, il faut considérer l'ensemble de l'industrie, pas seulement une partie. C'est là où je veux en venir. Avant de proposer une solution, il faut déterminer l'incidence qu'elle peut avoir sur une autre partie de l'industrie.

Le sénateur Frum : Est-il vrai que l'aéroport international de Plattsburgh compte parmi vos membres?

M. Prud'homme : Oui.

Le sénateur Frum : Compte tenu de votre réponse au sénateur Merchant, c'est une dynamique curieuse.

M. Prud'homme : On peut aborder cela sous deux angles. Certains pourraient penser que, pour résoudre un problème, il faut s'enfermer dans une pièce et débattre du problème sans les intéressés. Avant 2006, nous n'étions qu'une association de transporteurs aériens. Nous discutons jour après jour de nos problèmes, sans écouter les gens avec qui nous travaillions. Nous avons élargi notre mandat pour englober les aéroports, les services, les entreprises d'entretien et les écoles de pilotage.

En réalité, Plattsburgh a une part du marché du Québec. Nous avons décidé de les inviter à nous rencontrer chaque année. Si ma mémoire est bonne — ne me citez pas — je crois qu'environ 12 millions de voyageurs passent par l'aéroport de Dorval chaque année, et environ 80 000 se rendent à Plattsburgh. Ils ont une incidence, mais ce n'est tout de même pas la moitié du marché de Montréal.

Le sénateur Frum : Qu'est-ce qui les motive, selon vous, à participer au débat? C'est une relation concurrentielle.

M. Prud'homme : Ils veulent rencontrer des entreprises du Québec qui ont besoin d'espace, car c'est un problème au Québec. Il manque d'espace pour construire des hangars ou faire de l'entretien alors qu'à Plattsburgh, ils en ont beaucoup. Ils ont

are in the association to attract small maintenance companies to go across the border and develop their installations. That is their main interest.

Senator Frum: Do you have other American organizations in your association?

Mr. Prud'homme: No.

Senator Plett: My questions were answered during the series of supplementary questions asked by my colleagues. Thank you.

Senator Kochhar: Mr. Prud'homme, you mentioned that the training of pilots costs a lot of money, which keeps many people from entering the pilot training program. Would it be prudent for the airlines to underwrite some of the cost of training with a contract, like the army does? Someone wanting to become a doctor can have tuition money from the army in exchange for signing a five-year contract to stay with the army. Would it be prudent for the airlines to run such a program?

Mr. Prud'homme: That is a good question. Most large airlines will not hire pilots when they first get their professional licence, which requires approximately 250 hours of flying time. They hire pilots with more than 2,000 to 3,000 hours of flying time, depending on the type of company. To get those hours, a new pilot has to work for small carriers. That is the challenge. Even small carriers have restrictions because of insurance policies, and they have to hire people who have experience. When these people finish their training, they have to become instructors if they want to increase their hours, or they have to work where the conditions are extremely difficult, either in the Far North or patrolling during the fire season.

As you can see, there is a need at the top of the ladder, but there is not much communication or a system to help the industry bring people in. We need to address this issue by working together, but it is pretty hard to do.

Senator Kochhar: My other question concerns the cancellation of flights, which happens more and more frequently. I am trying to understand why this happens. Is it because there are not enough passengers on a particular flight or is it because the pilot is sick and cannot be replaced? What are the main reasons for these cancellations? I am not talking about natural causes such as bad weather. I am talking about cancellation without a real excuse or cause. Can you elaborate on that, please?

Mr. Prud'homme: Yes. Recently a private bill was proposed, Bill C-310, to give rights to passengers given the increase in flight cancellations. There was a lot of publicity in the media around the issue. However, when you look at the number of complaints per year received by Transport Canada, you will see that the number has decreased in the last five years although traffic has increased.

Before we do something, we have to assess if this is a perception problem or a reality problem. Airlines do not have any interest in cancelling a flight because it disturbs the rest of the network and the schedule. When they cancel, it is because of a maintenance, safety or weather issue. Airlines know in advance

adhéré à l'association pour inciter les petites entreprises d'entretien à aller s'installer de l'autre côté de la frontière. C'est leur principale motivation.

Le sénateur Frum : Est-ce que votre association a d'autres membres américains?

M. Prud'homme : Non.

Le sénateur Plett : Les réponses aux questions supplémentaires de mes collègues ont répondu aux miennes. Je vous remercie.

Le sénateur Kochhar : Monsieur Prud'homme vous avez dit que la formation des pilotes est très coûteuse et que c'est un obstacle pour beaucoup. Serait-il prudent pour les compagnies aériennes de prendre en charge une partie des coûts de la formation, en vertu d'un contrat, comme le fait l'armée? Celle-ci peut payer les frais de scolarité de quelqu'un qui aspire à devenir médecin en échange d'un engagement à rester cinq ans dans l'armée. Serait-il prudent pour les compagnies aériennes d'instaurer le même type de programme?

M. Prud'homme : C'est une bonne question. La plupart des grandes compagnies aériennes n'embauchent pas de pilotes qui viennent d'obtenir leur licence, pour laquelle il faut avoir fait environ 250 heures de vol. Elles embauchent des pilotes qui ont plus de 2 000 à 3 000 heures de vol, selon le type de compagnie. Pour accumuler ces heures, un nouveau pilote doit travailler pour de petits transporteurs. C'est là que le bât blesse. Même les petits transporteurs sont limités par les polices d'assurance et doivent avoir des pilotes d'expérience. À la fin de la formation, donc, les nouveaux pilotes doivent devenir instructeurs pour accumuler des heures de vol, ou encore travailler dans des conditions extrêmement difficiles, dans le Grand Nord ou comme patrouilleurs pendant la saison des feux.

Vous pouvez donc voir qu'il y a des besoins au haut de l'échelle, mais la communication est déficiente, et il n'existe pas de mécanisme pour aider l'industrie à trouver les gens qu'il lui faut. Pour cela, il faudrait collaborer, mais c'est assez difficile.

Le sénateur Kochhar : Je m'intéresse aussi à l'annulation des vols, un phénomène de plus en plus fréquent. J'essaie de comprendre à quoi c'est dû. Est-ce qu'un vol est annulé parce qu'il n'y a pas assez de passagers, ou parce que le pilote est malade et ne peut être remplacé? Quels sont les principales causes de ces annulations? Je ne parle pas de causes naturelles, comme le mauvais temps, mais plutôt d'annulations sans cause manifeste. Pourriez-vous nous expliquer cela?

M. Prud'homme : Oui. Comme les annulations se multipliaient, on a récemment déposé un projet de loi d'intérêt privé le projet de loi C-310, dans le but de conférer des droits aux voyageurs. Les médias ont beaucoup parlé de ce problème. Pourtant, le nombre annuel des plaintes que reçoit Transport Canada a diminué depuis cinq ans, tandis que le trafic aérien augmentait.

Avant de faire quoi que ce soit, il faut déterminer si c'est un problème de perception ou la réalité. Les compagnies aériennes n'ont aucun intérêt à annuler des vols, parce que cela perturbe le reste du réseau et l'horaire. Si un vol est annulé, c'est pour des raisons d'entretien ou de sécurité, ou à cause du mauvais temps.

how many people will be on board an aircraft. When there are not enough passengers for a flight, they cancel the flight in advance, not the day of the flight.

Senator Zimmer: Senator Kochhar touched on my question. I was Minister of National Defence for seven years in the 1970s. In the Armed Forces, there is a huge pool of talent. They join at the age of 18 and retire at the age of 45 to 50. They are looking for a second career, and many were ready and trained with thousands of flying hours. Of course, all of them wanted to fly on the toys, such as the Challengers and the Falcons. There is a huge pool of talent with many hours of flying time. Is there any possibility of cracking into that pool of trained talent that might require only a refresher course on a simulator? In that way, you would have new pilots. Is that a possibility?

Mr. Prud'homme: It is always a possibility. You have to take into account that the working conditions on small carriers are not that attractive. Flying is fun, but at the end of the day you have to make a living out of it. Some people who have an interest are die hard aviation fans who fly small carriers basically just for fun. Most pilots fly to earn a living. If we want to attract more people, we have to address the working conditions we currently offer in the market.

Senator Mercer: You mentioned the Saint-Hubert Airport and the issue of urban sprawl closing in around it. I am trying to link some of this information together.

In other parts of the country, including Quebec and my province of Nova Scotia, some airports are underutilized and in danger of closing for that reason. Do you think a business case could be made for creating major flight training schools at some of those airports? First, such an economic driver would create local employment; second, it would help with maintenance of the airport; and, third, it would remove the training of pilots from urban centres, such as Saint Hubert, to more rural areas. I believe you mentioned Chicoutimi, for example.

Mr. Prud'homme: It is Saint-Honoré. Certainly it could be looked at. The problem with that scenario is this: Who will pay for it? Most small airports on the verge of closing are managed by a city or town that does not have the resources to attract investment in facilities that would attract flying schools.

The flying schools themselves do not have the resources to close down at one place and move to another. At the end of the day, there is no guarantee that this other small airport will not face the same issue in 10 or 15 years.

For example, Saint-Hubert is a very particular airport because it has a control tower, and it is one of the only airports in Quebec where a professional pilot can train on communications. It is important for safety issues. If the industry lost this airport, the cost to safety — not the functional cost — would be very important.

Les compagnies aériennes savent d'avance combien il y aura de passagers dans un avion. S'il n'y en a pas assez, elles annulent le vol à l'avance, et non le jour-même du vol.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Kochhar a abordé le sujet qui m'intéressait. J'ai été ministre de la Défense nationale pendant sept ans, dans les années 1970, et j'ai constaté qu'il y a dans les Forces armées un énorme bassin de talents. Les gens y commencent leur carrière à 18 ans et prennent leur retraite à 45 ou 50 ans. Ils se cherchent une seconde carrière, et beaucoup d'entre eux sont prêts, ils ont la formation requise et des milliers d'heures de vol à leur actif. Évidemment, tous souhaiteraient piloter les beaux joujoux, comme les Challenger et les Falcon. Il existe un énorme bassin de gens de talent qui ont déjà fait beaucoup d'heures de vol. Y a-t-il moyen d'exploiter ce bassin, pour lequel il ne faudrait peut-être qu'un cours d'appoint à l'aide d'un simulateur? Vous auriez ainsi de nouveaux pilotes. Serait-ce possible?

M. Prud'Homme : C'est toujours une possibilité. Il ne faut pas oublier que les conditions de travail des petites compagnies aériennes ne sont pas des plus attrayantes. C'est bien beau de piloter, mais au bout du compte, il faut pouvoir en vivre. Certains qui s'y intéressent sont des mordus de l'aviation qui ne travaillent pour les petits transporteurs aériens que pour le plaisir. La plupart des pilotes essaient de gagner leur vie. Si nous voulons en attirer plus, il faut changer les conditions de travail actuelles sur le marché.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de l'aéroport de Saint-Hubert et du problème de l'étalement urbain et de la ville qui s'en rapproche de plus en plus. J'essaie d'établir des liens entre tout ce que nous entendons.

Ailleurs au pays, y compris au Québec et chez moi, en Nouvelle-Écosse, il y a des aéroports qui devront peut-être fermer parce qu'ils sont sous-utilisés. Croyez-vous possible de faire une analyse de rentabilisation de la transformation de certains de ces aéroports en grandes écoles de formation au pilotage? Premièrement, ce serait un catalyseur économique qui créerait de l'emploi à l'échelle locale; deuxièmement, cela contribuerait à l'entretien de l'aéroport; et troisièmement, la formation des pilotes ne se ferait plus dans les centres urbains, comme à Saint-Hubert, mais dans des régions plus rurales. Je crois vous avoir entendu parler, par exemple, de Chicoutimi.

M. Prud'Homme : Oui, Saint-Honoré. Ce serait certainement intéressant. Le problème, c'est de savoir qui paierait. La plupart des petits aéroports qui sont sur le point de fermer sont gérés par une ville ou une municipalité qui n'a pas les ressources nécessaires pour stimuler l'investissement dans des installations susceptibles d'attirer les écoles de pilotage.

Ces écoles, elles-mêmes, n'ont pas les moyens de fermer en un endroit pour aller s'installer ailleurs. En fin de compte, rien ne garantit que cet autre petit aéroport ne sera pas dans la même situation dans 10 ou 15 ans.

L'aéroport de Saint-Hubert, par exemple, est particulier parce qu'il a une tour de contrôle et c'est l'un des seuls aéroports du Québec où un pilote professionnel peut recevoir une formation en communication. C'est important pour la sécurité. La perte de cet aéroport pourrait être très coûteuse pour l'industrie — non pas sur le plan fonctionnel, mais sur celui de la sécurité.

Senator Mercer: You spoke about the training of many international students to become pilots. The obvious question post-9/11 is: We know that some of the 9/11 terrorists were trained in the United States to pilot planes. We heard stories at the time that they were not really interested in learning how to land because they never intended to land, as we saw. This goes to the background checks and the safety around who is being trained at the schools. Could you explain to us the security checks that do happen? Do you have an opinion as to whether those checks are rigid enough to protect us against people who are seeking this training not for positive reasons but for negative reasons?

Mr. Prud'homme: I am sorry to tell you that I do not have the technical knowledge or the expertise to answer that question. One thing I can tell you, though, is that because of 9/11, we have eliminated many points of contact that we used to have with youngsters. To give you an example, most of the pilots today have learned this dream or passion for flight by visiting a cockpit during flight, and this does not happen anymore. Many people have gone to an airport on a weekend with their parents and looked around an aircraft and kicked the tires, and this does not exist anymore. Airports are tight security areas. They are almost dangerous places, if you listen to the media. This attitude has basically created the problem that we have right now.

Although safety and security checks are important, we also have to address the need to bring the population back closer to aviation and make them feel that it is part of our social network.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Prud'homme, I have two questions for you. First, I have made a lot of trips to Europe, and one thing I am trying to understand is why the pricing structure and cost of travelling in Europe is so different from the pricing structure and costs, in Canada particularly. Do you have an explanation for this major difference?

Mr. Prud'homme: First off, there are a lot of discount airlines in Europe, which is not really the case in Canada. WestJet identifies itself as a discount airline, but when you look at the company structure, it is still the same as a standard airline. There are major differences, but the structure is still far from what we see in Europe. I think that the market is very different in Europe. We must keep in mind as well that, geographically, there are 360 degrees of destinations in Europe, unlike in Canada, where the majority of travel is done from East to West or West to East. In Europe, the volume is much higher and there are more destinations. Unfortunately, we do not have this volume in Canada to justify this pricing structure. The market is very different.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de la formation de nouveaux élèves étrangers qui aspirent à être pilotes. Depuis les attaques du 11 septembre, on ne peut s'empêcher de penser que certains des terroristes avaient appris à piloter aux États-Unis. Nous avons entendu dire qu'ils ne s'étaient pas montrés très intéressés aux manœuvres d'atterrissage puisque, comme on le sait maintenant, ils n'avaient aucune intention d'atterrir. Cela soulève donc la question de la vérification des antécédents et de la sécurité, en ce qui concerne les élèves de ces écoles. Pourriez-vous nous expliquer comment se font les vérifications de sécurité? Est-ce que, selon vous, elles sont assez rigoureuses pour nous protéger contre des gens qui veulent recevoir cette formation pour d'autres motifs que les bons?

M. Prud'Homme : Je regrette, mais je n'ai pas les connaissances, ni l'expertise technique nécessaires pour vous répondre. S'il y a une chose que je peux vous dire, cependant, c'est que depuis les attaques terroristes du 11 septembre, bien des points de contact que nous avions auparavant avec les jeunes ont été éliminés. À titre d'exemple, le rêve ou la passion de la plupart des pilotes actuels est né de la visite d'un cockpit lors d'un voyage, mais cela ne se fait plus. Beaucoup ont connu ce que c'était que d'accompagner leurs parents à un aéroport le week-end, où ils pouvaient flâner autour d'un avion, donner quelques coups de pied sur les pneus, mais cela ne se fait plus. Le filet de sécurité autour des aéroports s'est beaucoup resserré. Ce sont presque des lieux dangereux, à en croire les médias. C'est cette attitude, en fait, qui a créé le problème que nous avons maintenant.

Bien qu'il soit important de procéder aux vérifications de sécurité, nous devons aussi recréer les liens entre le secteur de l'aviation et la population, lui faire sentir qu'elle fait partie de notre réseau social.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Prud'homme, j'aurai deux questions à vous poser. Premièrement, j'ai fait beaucoup de voyages en Europe, et une chose que j'essaie de comprendre c'est pourquoi la structure des prix et des coûts pour se faire transporter en Europe est si différente de la structure des prix et des coûts, particulièrement au Canada. Est-ce que vous avez une explication à cette différence majeure?

M. Prud'homme : Premièrement, en Europe, il y a beaucoup de transporteurs à bas prix, ce qui n'est pas vraiment le cas au Canada. WestJet s'identifie comme transporteur à bas prix, mais quand on regarde la structure de leur entreprise, c'est quand même similaire à une ligne aérienne standard. Il y a des différences importantes, mais, tout de même, la structure est loin de ce qu'on retrouve en Europe. Je pense que, en Europe, le marché est très différent. Il ne faut pas oublier non plus que, en Europe, au niveau géographique, contrairement au Canada où la plus grosse partie du transport se fait surtout d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est, il y a 360 degrés de destinations. On a donc beaucoup plus de volume, plus de destinations. Au Canada, malheureusement, on n'a pas ce volume pour justifier cette structure de prix. C'est un marché très différent.

We often talk about the problem of noise in Europe. There again, when we talk about noise problems in Europe, we talk about large carriers. When we talk about the noise problem in Canada, we are usually talking about small aircraft. So, you see, sometimes these topics are similar, but the market conditions are vastly different, as is the costing structure, so it is tough to make parallels.

Senator Boisvenu: Does regulation or over-regulation play a role?

Mr. Prud'homme: We are overly regulated in Canada. Would there be a way to do better with less? Sure, but there too, there is an associated cost and resources are limited. Right now, a number of amendments to the Canadian aviation regulations have been proposed and are still pending. We have a system right now that is moving at a snail's pace, let us say. Basically, the regulations will definitely have an impact, but we must always keep in mind that they are there mainly to protect passengers. In that sense, I think that no one could be against the regulations.

Senator Boisvenu: Last question. I want to go back to recruiting and the next generation. The airline industry is more than just the transportation of goods and passengers; it is linked to tourism, commerce, business and even, at the very reaches, safety. When we talk about the workforce shortage, this could have a major impact on the Canadian or North American economy. We have spoken a lot about the problems of future personnel. For your association, where are you in terms of solutions for resolving this problem in the next two years, for example? Do you have any solutions in the works?

Mr. Prud'homme: You know, our association is a non-profit organization, so our means are limited. Before the recession, there was a shortage of pilots and, quite often, what would happen is that flights quite simply would not leave. If we want to develop the mining industry in Northern Canada, if we want to continue to showcase Canada abroad, we will need to review our costing strategy. I do not think that trucking companies have to pay for highway infrastructures, but in the case of air transport, carriers have to pay for communication in the air, for infrastructure on the ground, in addition to taxes on gas, not to mention the landing fees; it is constant. If we had to draw a parallel, we could say that, for a number of years, aviation was seen — pardon the term — as a cash cow. The reality is that the well has run dry.

Other challenges stand out for our industry and, unfortunately, to deal with them, the solution is that some carriers will have to shut down. Those that want to stay will have to boost their prices. Market forces apply here. I do not think that raising prices even more will improve the situation for the population as a whole.

Senator Boisvenu: But what I am particularly interested in is the workforce. What is the situation there?

On parle souvent de la dynamique de bruit en Europe; là encore, quand on parle de problèmes de bruit en Europe, on parle de gros transporteurs. Quand on parle de la problématique de bruit au Canada on parle surtout de petits avions. Donc, vous le voyez, parfois ce sont des sujets similaires, mais les conditions de marché sont tellement différentes, la structure de coût aussi, que c'est difficile de faire des parallèles.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que la réglementation ou la sur-réglementation joue un rôle?

M. Prud'homme : Au Canada on a beaucoup réglementation. Est-ce il y aurait moyen de faire mieux avec moins? Sûrement, mais, là aussi, il y a un coût associé à cela et les ressources sont limitées. Actuellement, plusieurs amendements ont été déposés à la réglementation aérienne canadienne et sont toujours en attente. On a un système en ce moment qui fonctionne un peu à pas de torture, disons-le. Effectivement, c'est sûr que la réglementation a un impact, mais il faut toujours se souvenir qu'elle est là surtout dans le but de protéger les passagers; dans ce sens, je pense que personne ne peut être contre la réglementation.

Le sénateur Boisvenu : Dernière question, je reviens sur le recrutement et la relève. L'industrie aérienne c'est plus que juste du transport de marchandises et de passagers; c'est lié au tourisme, au commerce, aux affaires et même, à la limite, à la sécurité. Quand on parle de pénurie de main-d'œuvre, cela peut avoir un impact majeur sur l'économie canadienne ou nord-américaine. On a parlé beaucoup de problèmes de relève. Pour votre association, où sont les solutions pour, d'ici deux ans par exemple, régler ce problème? Avez-vous avancé des solutions?

M. Prud'homme : Vous savez, notre association est un organisme à but non lucratif, donc nos moyens sont quand même limités. Avant le début de la récession, il y avait une pénurie de pilotes, et, bien souvent, ce qui arrivait c'était que des vols n'avaient pas lieu, tout simplement. Si on veut développer l'industrie minière dans le Nord du Canada, si on veut continuer à faire connaître le Canada à l'étranger, il va falloir revoir notre stratégie de coûts. Je ne pense pas que les compagnies de transport routier ont à payer pour les infrastructures des routes, tandis que dans le transport aérien, les transporteurs ont à payer pour les communications dans les airs, pour les infrastructures au sol, en plus des taxes sur l'essence, sans compter les frais d'atterrissage; cela n'arrête plus. Si on avait à faire un parallèle, on pourrait dire que, pendant plusieurs années, l'aviation a été vue — si vous m'excusez le terme — comme une vache qu'on pouvait traire sans limite. La réalité est qu'on est vraiment au bout.

D'autres défis se profilent pour notre industrie et, malheureusement, pour y faire face, la solution est que certains transporteurs vont devoir fermer leurs portes, et ceux qui vont rester vont augmenter leurs prix. Ce sont les lois du marché qui s'appliquent. Je ne pense pas qu'augmenter davantage les prix va améliorer la situation pour l'ensemble de la population.

Le sénateur Boisvenu : Mais particulièrement au niveau de la main-d'œuvre, c'est ce qui m'intéresse, qu'en est-il?

Mr. Prud'homme: In terms of the workforce, it is not rocket science. What we are trying to do at the association is to put in place initiatives to get youngsters interested. For example, when I meet kids, I often tell them that, yes, your pilot's licence can be expensive, but it lets you work all over Canada and even abroad, which is not the case for someone who undergoes very advanced technical training, but who will not be able to get their equivalency in other provinces or overseas. This training opens the doors to the world. When we take this cost into consideration, it is a long-term vision. We realize that there is a worthwhile cost-benefit relationship. But for a 20-year-old kid without any money, it does not matter what the argument is; it is still an expense.

Senator Fox: I would like to continue a little bit with Senator Boisvenu's line of questioning about future personnel and training the workforce. We are in a situation where we are talking about shortages and, at the same time, we are talking about an available workforce, if we look at the unemployment rates. And there is obviously the terrible trend of kids dropping out of school. It seems to me that there should be some way to direct people into industries where there is a shortage, industries that offer a future.

You have also talked about the need to improve working conditions in the industry. I would like you to speak a little more about that, because there is a sector in that industry that is highly unionized. For example, if someone goes to work for Bombardier or somewhere else, this is a sector where the unions are involved in negotiating with management. Other sectors are not unionized. Are you talking about salaries and incentives?

We are talking about the debt load of Canadian students. It can be truly overwhelming. Governments should offer more assistance programs.

Could you tell me about the specific sectors where conditions should be improved?

Mr. Prud'homme: The problem that aviation is currently facing also exists in other transportation industries. Today, youngsters value family a lot, being at home, recreation. Unfortunately, our industry does not currently make room for a work/life balance. Employees are asked to be away from home for weeks at a time. So it is difficult to attract kids with these kinds of conditions.

We need to find a different way of managing our workforce. This is a new problem for us. In the past, each time there was a shortage, positions would be posted. As soon as they were posted, people would be banging down the doors of the schools to register to do their training. For several years now, we have been predicting a shortage for the start of the 21st century, as a result of pilots retiring from airlines. Unfortunately, there is no interest.

We need to deal with this problem and review the working conditions and benefits that we can offer.

M. Prud'homme : Au niveau de la main-d'œuvre, ce n'est pas magique. Ce que nous essayons de faire, à l'association, c'est de mettre en place des initiatives pour intéresser les jeunes. Pour donner un exemple, souvent ce que je dis, quand je rencontre un jeune, c'est : oui, ta licence de pilote peut être dispendieuse, mais elle te permet de travailler partout au Canada et même à l'étranger, ce qui n'est pas le cas pour quelqu'un qui se forme sur une technique très spécialisée et qui ne pourra pas obtenir d'équivalence dans d'autres provinces ou à l'étranger. C'est une formation qui ouvre les portes sur le monde. Quand on prend ce coût en considération, c'est une vision à long terme. On se rend compte qu'il y a un rapport investissement-revenu qui est intéressant. Mais pour un jeune de 20 ans qui est sans le sou, peu importe l'argument, c'est une dépense.

Le sénateur Fox : Je voudrais continuer un peu dans la ligne des questions du sénateur Boisvenu concernant la relève et la formation de la main-d'œuvre. On se trouve dans cette situation où on parle de pénurie et, en même temps, on parle d'une main-d'œuvre disponible, si on regarde les taux de chômage. Et il y a évidemment le phénomène terrible du décrochage scolaire. Il me semble qu'il devrait y avoir moyen d'orienter les gens dans des industries où il y a une pénurie, des industries qui offrent des perspectives d'avenir.

Par ailleurs, vous avez parlé de la nécessité d'améliorer les conditions de travail dans l'industrie. J'aimerais que vous en parliez un peu plus, car il y a un secteur de cette industrie qui est hautement syndiqué. Par exemple, si quelqu'un va travailler chez Bombardier ou autres, c'est un secteur où les syndicats s'occupent de faire les négociations avec les patrons. D'autres secteurs ne sont pas syndiqués. Est-ce que vous parlez de salaires, d'incitations?

On parle du niveau d'endettement des étudiants canadiens, qui est peut-être vraiment insurmontable. Les gouvernements devraient donc offrir d'autres programmes d'aide.

Je voudrais que vous me parliez des secteurs spécifiques où les conditions devraient être améliorées.

M. Prud'homme : La problématique à laquelle l'aviation fait face en ce moment est aussi présente dans les autres modes de transport. Aujourd'hui, les jeunes valorisent beaucoup la famille, la présence à la maison, les loisirs. Malheureusement, en ce moment, notre industrie ne permet pas vraiment de conciliation travail/famille. Les gens sont appelés à être à l'extérieur pendant plusieurs semaines. Il est donc difficile d'attirer ces jeunes avec de telles conditions.

Il faut trouver une façon différente de gérer nos effectifs. Pour nous, c'est un nouveau problème. Dans le passé, chaque fois qu'il y avait une pénurie, dès que des postes étaient annoncés, les gens cognaient aux portes des écoles pour s'inscrire afin de faire leur formation. Ça fait déjà plusieurs années qu'on prévoit une pénurie pour le début des années 2000 au Canada, du fait du départ à la retraite des pilotes des lignes aériennes. Malheureusement, il n'y a pas d'intérêt.

Il faut composer avec cette problématique et revoir les conditions de travail et les avantages sociaux qu'on peut offrir.

Basically, the aerospace industry is unionized, as are most of the airlines. But very few small- and medium-sized companies are unionized. And even those that offer pretty much the same conditions as those that are not.

[English]

Senator Merchant: You are lamenting the disparity between the reality of the safety of flying and the perception of it held by Canadians. Could you elaborate on why this is? Are accidents related to the condition of the aircraft, to pilot error or to weather? Could you be more specific?

Mr. Prud'homme: For the last 20 years, safety performance has improved in Canada. We are at the point when we look at accidents that it is hard to see a tendency or specific major issues that would help to improve safety. That is a challenge.

In March 2009, Transportation Safety Board brought forward three topics, I believe. One is related to aircraft collision on the ground, and another is related to the impact that landings and takeoffs have on aircraft. I do not recall the third one.

Those words can leave the impression that many accidents happen. However, the figures for 2009 show 95 commercial accidents across Canada, which includes helicopters, aircraft, flying schools, hot air balloons and so on. They include all types of aviation accidents. After carrying 101 million passengers in the year, flying is a pretty effective mode of transportation. The problem we have is about image.

To give you an example, a study was done in the U.S. showing that each aircraft accident generates 138 news stories. For every car accident, 7 news stories are generated. There is a disparity between what is happening in the sky and what the media show. We have a role to play in that regard. We have to put forward programs to show the population that we are working day in and day out on safety. We have to let people know what we are doing.

Senator Mercer: Aircraft carriers transport many people at a time and cars carry one or two people at a time. When there is an aircraft accident, it involves more fatalities.

Mr. Prud'homme: We are looking at 36 fatalities in 2009 compared to 2,500 fatalities on the road. The difference between road accidents and aircraft accidents is one of perception. When you are driving, you are under the impression that you are safe, which is not the case.

Senator Merchant: That is because you are in control.

Mr. Prud'homme: You are in control, but that does not mean you are safe. When you are flying, you are not seeing who is in control of the aircraft. That is a perception issue, and we have to work on that.

Senator Merchant: Is weather in Canada a problem for us?

Effectivement, le domaine de l'aérospatial est syndiqué tout comme la plupart des lignes aériennes. Mais au niveau des petites et des moyennes entreprises, très peu de ces entreprises sont syndiquées. Et même celles qui sont syndiquées offrent sensiblement les mêmes conditions que celles qui ne le sont pas.

[Traduction]

Le sénateur Merchant : Vous déplorez la disparité entre la sécurité réelle d'un voyage en avion et la perception qu'en ont les Canadiens. Pourriez-vous nous dire les raisons de cette perception? Est-ce qu'il y a eu des accidents attribuables à l'état de l'avion, à une erreur du pilote ou au mauvais temps? Pourriez-vous être plus précis?

M. Prud'homme : Le bilan du Canada au chapitre de la sécurité s'est amélioré en 20 ans. C'en est au point où il nous est difficile de déceler, dans les données d'accidents des tendances ou des problèmes graves particuliers, ce qui nous permettrait d'améliorer la sécurité. C'est une tâche difficile.

En mars 2009, le Bureau de la sécurité des transports a soulevé trois questions, je crois. L'une concernait les collisions d'aéronefs au sol, et une autre les effets des atterrissages et des décollages sur un avion. Je ne me souviens pas de la troisième.

Ces mots peuvent donner l'impression qu'il y a beaucoup d'accidents. Pourtant, en 2009, il y a eu 95 accidents d'aéronefs commerciaux au Canada, ce qui comprend les hélicoptères, les avions, les appareils des écoles de pilotage, les montgolfières, et cetera. C'est donc tous les types d'accidents aériens. Compte tenu des 101 millions de voyageurs qui ont pris l'avion en un an, c'est un mode de transport assez efficace. Le problème, c'est l'image.

Par exemple, selon une étude menée aux États-Unis, chaque accident aérien engendre 138 reportages, alors que chaque accident de voiture en génère sept. Il y a une disparité entre ce qui se passe dans le ciel et ce que diffusent les médias. Nous avons un rôle à jouer à cet égard. Il nous faut créer des programmes pour démontrer à la population que nous travaillons sans relâche à la sécurité. Il faut montrer aux gens ce que nous faisons.

Le sénateur Mercer : Il y a beaucoup de passagers dans un seul avion, alors qu'il n'y a qu'une ou deux personnes à bord d'une voiture. Un accident d'avion fait plus de victimes.

M. Prud'homme : En 2009, il y a eu 36 décès comparativement à 2 500 sur les routes. La différence entre les accidents de la route et les accidents aériens, c'est la perception. En voiture, on a l'impression d'être en sécurité, ce qui est faux.

Le sénateur Merchant : C'est parce que nous en avons le contrôle.

M. Prud'homme : Vous avez le contrôle, mais cela ne veut pas dire que vous soyez en sécurité. Dans un avion, vous ne voyez pas qui est aux commandes. C'est une question de perception, et c'est à cela qu'il faut travailler.

Le sénateur Merchant : Est-ce que les conditions météorologiques, au Canada, posent un problème?

Mr. Prud'homme: Weather is always an issue because we see almost every weather condition imaginable. In our view, pilots who have gained their experience in Canada are very qualified to fly in Canadian weather, compared to those from other countries. It is an issue, but it is taken care of.

Senator Plett: My question is supplementary to those of Senator Fox. You talked about the high cost of becoming a professional or commercial pilot, which I understand. I earned my private pilot's licence in 1975. Back then, it cost me \$5,000. It is an exorbitant cost and commitment for a young person.

Many trades have apprenticeship programs during which people can draw on Employment Insurance. Is there anything like that in the airline industry? Should there be such a program? Should the airline industry come together and offer some form of apprenticeship program where people can qualify for a subsidy? University students receive subsidies all the time. Should we have something comparable in the airline industry whereby these people can at least receive unemployment benefits while they train? They might be able to do it more quickly than they do now. Has any consideration been given to something like that?

Mr. Prud'homme: I would say that all of those things could be done. There could be a fiscal advantage for a young student who, when he gets a job in the industry, gets some relief for the first five years. A lot of programs could be put forward.

As I said in my presentation, we need leadership and resources in order to develop something like that. Right now, when we address those issues with authorities, we find that everyone is cutting back on expenses. We have a short-term answer to a long-term problem. It is a very sad story.

Senator Plett: I agree that everyone is reducing expenses. The recession has not helped. You talked about being short 2,000 airline pilots every year, so it would make sense for the larger airline carriers to get together and run a program. In that program, they might have some kind of exchange contract for the early stages of a person's training such that the individual would work for the carrier for a certain number of years in exchange for compensation for costs incurred in the program. That would seem to be good business practice.

Mr. Prud'homme: It would be good practice if there were not such a huge gap between entry-level jobs in the industry and the airlines. The airlines do not have the resources to put forward such a program.

For example, some of the new economies have put forward different programs. Airlines are hiring people from scratch and training them to become co-pilots only on a specific type of aircraft. If that co-pilot goes outside the airline, they cannot fly

M. Prud'homme : Les conditions météorologiques sont toujours à l'avant-plan parce nous avons ici à peu près toutes les conditions imaginables. Selon nous, les pilotes qui ont acquis leur expérience au Canada sont très qualifiés pour piloter dans le climat canadien, comparativement à ceux qui viennent d'ailleurs. C'est un problème, mais il est bien géré.

Le sénateur Plett : J'ai une question dans la même veine que celles du sénateur Fox. Vous avez parlé du coût élevé de la formation de pilote professionnel ou commercial, ce que je peux comprendre. J'ai obtenu mon permis de pilote privé en 1975. À l'époque, il coûtait 5 000 \$. C'est un coût exorbitant et un engagement énorme pour un jeune.

Il existe un tas de programmes d'apprentissage professionnel dont les participants élèves peuvent toucher de l'assurance-emploi. Existe-t-il quelque chose du genre dans l'industrie aérienne? Ce genre de programme devrait-il exister? L'industrie aérienne devrait-elle se concerter pour offrir un programme d'apprentissage qui permettrait aux participants d'obtenir une subvention? Il y a toutes sortes de subventions pour les étudiants des universités. Devrions-nous avoir quelque chose de comparable dans l'industrie aérienne, de sorte que ces gens puissent au moins toucher des prestations d'assurance-emploi durant leur formation? Peut-être ainsi pourraient-ils l'achever plus rapidement qu'actuellement. Est-ce qu'on a déjà envisagé quelque chose du genre?

M. Prud'homme : Je dirais que tout cela est possible. Il pourrait y avoir un avantage fiscal pour le jeune étudiant, qui bénéficierait d'une mesure d'allègement les cinq premières années d'emploi dans l'industrie. Il y a toutes sortes de possibilités de programmes.

Comme je le disais tout à l'heure, il faut du leadership et des ressources pour créer quelque chose de ce genre. En ce moment, quand on en discute avec les autorités, on constate que tout le monde essaie de réduire les dépenses. Nous avons une solution à court terme à un problème à long terme. C'est une triste histoire.

Le sénateur Plett : Je conviens que tout le monde réduit les dépenses. La récession n'a rien facilité. Vous avez dit qu'il vous manque 2 000 pilotes chaque année, alors il serait logique que les grandes compagnies aériennes se concertent pour créer un programme qui comporterait un contrat d'échange pour les débuts de la formation d'un pilote. Selon ce contrat, le participant au programme s'engagerait à travailler pour le transporteur un certain nombre d'années en échange des coûts du programme. Cela semblerait une bonne pratique commerciale.

M. Prud'homme : Ce serait une bonne pratique s'il n'y avait pas un tel fossé entre les emplois de premier échelon dans l'industrie et ceux des compagnies aériennes. Elles n'ont pas les moyens de créer ce genre de programme.

De nouvelles économies, par exemple, ont créé divers programmes. Les compagnies aériennes embauchent des gens sans aucune formation et les forment au métier de copilote dans un type d'aéronef particulier. Un copilote qui quitte la compagnie

another type of aircraft. It is something quite different. They had to do that because of a shortage in experience in civil aviation, so they did not have a choice.

We have to ask whether this is the road we want to travel — become a co-pilot for one airline or go through the system to become a top-level pilot, either a co-pilot or a captain. That is a question we have to ask ourselves.

Senator Plett: Having flown a lot, and having good friends who are either co-pilots or pilots, I would prefer to have a person in the right seat who is also be capable of landing the airplane. I would not encourage that.

Mr. Prud'homme: That is my belief also.

Senator Zimmer: I have to ask this question. It is a continuation of Senator Mercer's question about 9/11 and the terrorists who were trained in Florida by that company. It is one thing to deal with the terrorists, but was that company every dealt with? Come on — they wanted to learn how to just fly an aircraft, not land or takeoff? It would not take a rocket scientist to figure out what they were up to. Do you know if U.S. aviation ever dealt with that company as far as allowing them to do that? I am positive there were brown envelopes with cash in them. Did you ever hear anything about the result?

Mr. Prud'homme: No. I can tell you, though, that 9/11 was something completely new. It is easy to look back and say, "Well, they should have done this or that," but, in retrospect, nobody ever thought about that. That is a major issue.

Right now, we are doing day-to-day things that in many years will be looked at and maybe they will say, "These guys were crazy. They all had cellphones and they did not know they were getting something." We have to look back. Prior to 9/11, people did not think about that.

In some of the flying schools, we have seen people who had strange interests, and the information was passed on to the authorities. In most cases, it was based on nothing, just perception, but safety and security are major concerns.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Prud'homme. Your presentation was most appreciated. As our study progresses, we are discovering new elements. Today, you have opened our eyes to the issue of the workforce, which had not been raised before now. In due course, we will tighten up our study. We thank you for bringing our attention to this extremely important topic.

aérienne n'a aucune compétence dans d'autres types d'avions. C'est très différent. Il leur a fallu procéder ainsi à cause de la pénurie de pilotes d'expérience dans l'aviation civile. Ils n'ont pas eu le choix.

Nous devons nous demander si c'est la voie que nous voulons suivre — vaut-il mieux devenir copilote pour une compagnie aérienne, ou suivre tout le cheminement pour devenir un pilote de haut niveau et travailler comme copilote ou capitaine. C'est la question que nous devons nous poser.

Le sénateur Plett : Comme j'ai déjà beaucoup piloté, et j'ai de bons amis qui sont copilotes ou pilotes, je préférerais avoir aux commandes de l'avion quelqu'un qui est aussi capable de le faire atterrir. Je n'encouragerais pas cela.

M. Prud'homme : C'est aussi mon point de vue.

Le sénateur Zimmer : J'ai une question à poser. Je reviens sur la question du sénateur Mercer, sur les événements du 11 septembre et les terroristes que cette compagnie a formés en Floride. C'est une chose que de s'en prendre aux terroristes, mais qu'a-t-on fait avec cette compagnie? Voyons donc — ils voulaient seulement apprendre à piloter un avion, mais pas à atterrir ni à décoller? Il ne faut pas être un génie pour deviner ce qu'ils avaient en tête. Savez-vous si l'aviation américaine a pris des mesures quant à cette compagnie, pour avoir permis cela? Je ne doute pas qu'il se soit échangé quelques enveloppes brunes. Savez-vous ce qu'il en est advenu?

M. Prud'homme : Non. Je peux vous dire, cependant, que les événements du 11 septembre étaient quelque chose de tout à fait nouveau. Il est facile, après coup, de dire « Eh bien, ils auraient dû faire ceci ou cela », mais en rétrospective, personne n'aurait jamais imaginé cela. C'est un aspect important.

Nous faisons en ce moment, au quotidien, des choses au sujet desquelles on dira peut-être, dans bien des années : « Ces gens-là étaient fous. Ils avaient tous leur téléphone cellulaire, et ils ne doutaient pas de combien c'était nocif ». C'est la vision rétrospective. Avant les événements du 11 septembre, personne n'imaginait que cela pourrait arriver.

Il y a eu, dans des écoles de pilotage, des gens qui ont manifesté des intérêts bizarres, et les autorités en ont été avisées. La plupart du temps, il n'y avait aucun fondement — c'était une simple perception —, mais la sécurité et la protection du public sont importantes.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Prud'homme. Votre présentation a été grandement appréciée. Au fur et à mesure que notre étude avance, nous découvrons de nouveaux aspects et, aujourd'hui, vous nous avez ouvert les yeux sur la question de la main-d'œuvre, qui n'avait pas été soulevée jusqu'à aujourd'hui. Éventuellement, nous allons resserrer notre étude, et nous vous remercions d'avoir attiré notre attention sur ce sujet extrêmement important.

[English]

Tomorrow we will be meeting at 6:45 to hear from the Tourism Industry Association of Canada. Questions were raised again this morning on the promotion of tourism in Canada and its relationship with aviation.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 24, 2010

The Standing Committee on Transport and Communications is meeting today, at 6:49 p.m., as part of its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[Translation]

The Chair: Honourable Senators, I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Thank you for being here. This evening, we will continue our study on emerging issues in the Canadian airline industry.

[English]

Appearing before us on behalf of the Tourism Industry Association of Canada are David Goldstein, President and CEO; Kevin Desjardins, Director, Communications; and Catherine Sadler, Manager, Research.

[Translation]

The Chair: Mr. Goldstein, you have the floor. After your presentation, we will go to question period.

David Goldstein, President and CEO, Tourism Industry Association of Canada: Mr. Chair and committee members, I want to thank you for the opportunity to appear before the committee. I would also like to thank you for embarking on this important study.

I am David Goldstein, President and CEO of the Tourism Industry Association of Canada.

[English]

I am joined today by Kevin Desjardins, Director, Communications, and Catherine Sadler, Manager, Research.

By way of introduction, TIAC, Tourism Industry Association of Canada, is the only national organization that represents the full cross-section of the tourism and travel industry in Canada. Our members include those who are directly involved in the aviation sector, such as the airlines and airports who have already presented as part of your study.

While we are co-contributors to the white paper on aviation that has been deposited with the committee, our perspective goes beyond the simple economics of aviation in Canada and drives to

[Traduction]

Nous nous réunirons demain à 18 h 45 pour entendre L'Association de l'industrie touristique du Canada. Des questions ont été soulevées ce matin sur la promotion du tourisme au Canada et son lien avec l'aviation.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 24 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 49 dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et je vous remercie d'être présents. Ce soir nous poursuivons notre étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association de l'industrie touristique du Canada, à savoir David Goldstein, président-directeur général; Kevin Desjardins, directeur, Communications et relations publiques; et Catherine Sadler, gestionnaire, Recherche.

[Français]

Le président : Monsieur Goldstein, la parole est à vous. Nous passerons ensuite à la période des questions.

David Goldstein, président-directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada : Monsieur le président et membres du comité, je tiens à vous remercier de l'opportunité de comparaître devant votre comité. Je vous remercie également d'avoir entamé cette importante étude.

Je suis David Goldstein, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada.

[Traduction]

Je suis accompagné de Kevin Desjardins, directeur des communications, et de Catherine Sadler, gestionnaire de la recherche.

En guise d'introduction, je dirai que l'AITC, l'Association de l'industrie touristique du Canada, est le seul organisme national qui représente tous les secteurs des industries touristiques et du voyage au Canada. Nos membres incluent des entreprises directement impliquées dans le secteur de l'aviation, comme les compagnies aériennes et les aéroports, qui ont d'ores et déjà témoigné dans le cadre de cette étude.

Même si nous avons contribué au livre blanc sur l'aviation qui a été déposé devant votre comité, notre perspective s'étend au-delà des facteurs économiques rattachés spécifiquement au

the importance of the ripple effect it plays on the broader Canadian economy. We represent over 8,000 direct and affiliate members from coast to coast to coast who, in turn, represent over 1.6 million Canadians whose jobs depend on the economic activity generated by the travel and tourism sectors.

I am certain that you understand the ever-increasing impact that the aviation sector has on the entire tourism industry, which is why we are here today. Let me underscore this point for you: In the modern context, Canada is no longer a “drive to” destination, but is a long-haul destination as most people who travel to our country will arrive by air. To punctuate this point, the most recent data from Statistics Canada tells us that, in the first nine months of this year, 6.5 million visitors arrived in Canada by air, while 5.6 million visitors of one or more nights arrived by car.

If we are going to see renewed growth in Canada's tourism sector, it will need to come from new and emerging markets. Ensuring a safe, efficient and cost-effective air transportation system to deliver travellers from across the globe to Canada is an absolute necessity if we are to compete.

Let me take a quick step back and provide you with the global context. Tourism is one of the fastest-growing economic sectors globally, outpacing the world economy and, as an export category, it ranks fourth after fuels, chemicals and automotive products. According to the UN World Tourism Organization, international arrivals are projected to grow by 3 per cent to 4 per cent in 2010, reaching more than 1.6 billion arrivals by 2020. In essence, the tourism pie is growing but Canada's slice is getting smaller.

In 2002, Canada ranked seventh in the world in international arrivals but, by last year, we had dropped to fifteenth, slipping behind countries such as Turkey, Malaysia and Ukraine. Our tourism trade deficit over that time has ballooned from \$1.2 billion in 2002 to more than \$12.2 billion last year. Why does this matter?

It matters to us because we are facing structural issues that are eroding our competitiveness and investor confidence and preventing us from fully participating in the huge growth that is taking place in this global export segment. It should concern you because erosion to the Crown in competitiveness has an impact on the federal treasury, as outlined in a recently published Statistics Canada study of government revenues attributable to tourism, which showed a decline of 3.7 per cent across all levels of government and 5 per cent at the federal level. This is the

domaine de l'aviation au Canada, pour prendre aussi en considération son impact sur l'économie canadienne dans son ensemble. En effet, nous représentons plus de 8 000 membres directs et affiliés, d'un océan à l'autre, pour qui travaillent plus de 1,6 million de Canadiens, dont l'emploi dépend de l'activité économique générée par les secteurs du tourisme et du voyage.

Je suis convaincu que vous êtes conscients de l'impact croissant du secteur de l'aviation sur l'industrie touristique, ce qui justifie notre présence ici aujourd'hui. Permettez-moi cependant de souligner un point important : dans le contexte actuel, le Canada n'est plus un endroit où l'on se rend en voiture, mais plutôt une destination longue distance, la majorité des visiteurs arrivant par avion. À l'appui d'un tel constat, les données les plus récentes de Statistique Canada révèlent qu'au cours des neuf premiers mois de cette année, 6,5 millions de visiteurs sont arrivés au Canada par voie aérienne, tandis que 5,6 millions de visiteurs sont arrivés en voiture, pour y passer au moins une nuit.

Si nous voulons encourager un nouvel essor de l'industrie touristique canadienne, nous allons devoir nous tourner vers de nouveaux marchés émergents. Ainsi, il va absolument falloir, si nous voulons rester concurrentiels sur la scène internationale, assurer aux voyageurs internationaux à destination du Canada un transport aérien à la fois sécuritaire, efficace et rentable.

Permettez-moi ici de brosser un tableau du contexte global. Le tourisme est l'un des secteurs économiques qui connaissent le taux de croissance le plus important à l'échelle de la planète, ce taux étant supérieur à celui de l'économie mondiale. En tant qu'industrie d'exportation, le tourisme se situe mondialement au quatrième rang, après le pétrole, les produits chimiques et les produits automobiles. Selon l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies, les arrivées internationales devraient enregistrer un taux de croissance de 3 à 4 p. 100 en 2010, pour atteindre plus de 1,6 milliard d'ici à 2020. Mais si le marché touristique s'élargit, la part du Canada, elle, devient de plus en plus petite.

En 2002, le Canada se plaçait au 7^e rang mondial pour les arrivées internationales, mais le pays a reculé à la 15^e place l'an dernier, derrière des pays comme la Turquie, la Malaisie et l'Ukraine. Pendant la même période, le déficit commercial de notre secteur touristique s'est creusé de façon spectaculaire, passant de 1,2 milliard de dollars en 2002 à plus de 12,2 milliards l'an dernier. Pourquoi cela doit-il nous préoccuper?

Cela nous préoccupe, nous, parce que nous faisons face à des enjeux de nature structurelle, qui sapent notre compétitivité et affectent la confiance des investisseurs, et qui nous empêchent de participer pleinement à la forte croissance que l'on observe dans ce secteur d'exportation à l'échelle mondiale. Et cela devrait vous préoccuper, vous, en tant que représentants de l'État, parce que l'érosion de notre compétitivité a un impact négatif sur le trésor fédéral, comme l'indique une étude récemment publiée par Statistique Canada. Cette étude, qui porte sur les revenus du

first time since 2003 that government revenues from tourism have declined, and the reason stated by StatsCan is the decline in international visitation.

As outlined in our study, Canada's drop from seventh position to fifteenth in international arrivals is not only a market share issue, but also the loss of almost 5 million international arrivals. If we had simply held that number today, it would mean the following: over \$5 billion more in economic activity in the Canadian economy; almost 50,000 more jobs for Canadians; more than \$466 million to the federal treasury; and more than \$727 million across all levels of government.

While it is tempting to blame the rise of the Canadian dollar for these declines, the truth is that our low dollar in the past served only to mask some of the structural problems that our country has as a destination. Simply put, Canadians travelling within Canada continue to be important, but frankly, that is just moving money around within the Canadian economy. A meaningful attack on the travel deficit means growing the number of international arrivals. That will provide real additional stimulus that will drive investment, jobs and revenue to the Crown.

How do we do this and take advantage of this economic opportunity? First, we need to address our price problem. The World Economic Forum's *Travel & Tourism Competitiveness Report* ranked Canada 106th in the world in price competitiveness. The reason includes taxes, government-mandated fees and charges on airfares. First, we need a fair tax regime that does not hinder economic development of the industry. This includes a more equitable arrangement for airport rents. Second, we need to develop a level playing field with our largest tourism competitor, the United States. This means a more equitable formula for the air travellers security charge. Finally, we need to look at policies that enhance the global competitiveness of Canada's travel and tourism industry. This includes competitive and stable funding for the international marketing and promotion of Canada, largely through the Canadian Tourism Commission.

The future success of our tourism sector depends on our ability to attract more travellers from around the world, and those travellers are going to come to Canada by air. In most cases, the first decision point that travellers will hit in planning their trip will

gouvernement provenant du secteur touristique, indique une diminution de 3,7 p. 100 pour tous les ordres de gouvernement, et de 5 p. 100 pour le gouvernement fédéral. C'est la première fois depuis 2003 que les revenus du gouvernement provenant du tourisme accusent une baisse, et, selon Statistique Canada, cette baisse est attribuable à une diminution du nombre de visiteurs étrangers.

Comme nous l'indiquons dans notre étude, le recul du Canada de la 7^e à la 15^e position du classement des arrivées internationales n'est pas uniquement une question de part de marché. Il y a aussi la perte de près de 5 millions d'arrivées internationales qui, si nous les avions conservées, se seraient traduites par une entrée de plus de 5 milliards de dollars dans notre économie, près de 50 000 emplois de plus pour les Canadiens, plus de 466 millions de dollars dans les coffres du gouvernement fédéral, et plus de 727 millions de dollars de revenus supplémentaires pour tous les ordres de gouvernement.

Même s'il est tentant de jeter le blâme sur la hausse de la devise canadienne, il faut reconnaître que la faiblesse de notre dollar n'a servi dans le passé qu'à camoufler certains des problèmes de nature structurelle qui affectent notre pays en tant que destination voyage. Autrement dit, si les Canadiens voyageant au Canada demeurent un groupe important, il est clair que ce sont les mêmes dollars qui circulent à l'intérieur de notre économie. Or, si l'on veut s'attaquer sérieusement au déficit dans le secteur des voyages, il faut viser un accroissement des arrivées internationales, car c'est ça qui stimule les investissements, la création d'emplois et les rentrées d'argent pour l'État.

Comment y parvenir? Comment exploiter un tel potentiel économique? D'abord, il faut se pencher sur la question des coûts. Le rapport du Forum économique mondial sur la compétitivité dans le secteur du voyage et du tourisme classe le Canada au 106^e rang du palmarès mondial de la compétitivité en ce qui a trait aux prix. La raison? Nos taxes, ainsi que les droits et redevances imposés par le gouvernement sur les tarifs aériens. Nous devons d'abord mettre en place un régime de taxation équitable qui n'entrave pas le développement économique de notre industrie. Cela signifie notamment l'adoption d'un système plus équitable en ce qui concerne les loyers des aéroports. Nous devons ensuite être en mesure de lutter à armes égales avec notre principal concurrent dans le secteur touristique, à savoir les États-Unis. Cela signifie notamment l'adoption d'une formule plus équitable en ce qui a trait au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Enfin, nous devons envisager diverses politiques qui permettront d'accroître la compétitivité du Canada sur le marché mondial du tourisme et des voyages. Il faudrait prévoir un financement à la fois stable et concurrentiel pour les activités de marketing et de promotion du Canada à l'étranger, principalement par l'entremise de la Commission canadienne du tourisme.

La prospérité de notre secteur touristique dépend de notre capacité à attirer davantage de voyageurs en provenance d'autres pays, voyageurs qui viendront au Canada par avion. Dans la plupart des cas, la première décision que doit prendre le voyageur

be booking their flights. These layers of levies and fees built into the cost of coming to Canada serve as a disincentive at the most sensitive point in the path to purchase.

The good news is that the Canada brand is strong internationally as it was recently recognized as number one in the world according to the respected FutureBrand survey. Our challenge is to convert that brand affinity into arrivals. If we do not address these structural issues with our aviation system, we will simply price ourselves out of the market and continue to see declines.

We are blessed with the basics in Canada to be a strong participant in this growing global sector. Our members have weathered the worst of the economic crisis and are ready to invest to compete, but we need to provide a public policy environment that will allow them to succeed.

I welcome your questions.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Goldstein. I would like to remind the committee members that this meeting is televised. That is why I would like those who wish to ask questions to provide me with their names as soon as possible.

[English]

Senators, give me your name as soon as possible so that it is easier to share the time available. I ask for your cooperation because I do listen to some of the criticism. I will try to share the time as equitably as possible, and I want to be sure that our guests have as many questions as possible.

Senator Fox: You should leave some time for the chair.

The Chair: The chair bows to the membership.

Senator Plett: As long as I get my supplementary question, I am fine.

The Chair: Supplementary questions will have to be shorter than they have been in the past.

Long story short, you have two questions each. If you want a third question, you will get a supplementary on a second round. I will go to Senator Housakos.

Senator Housakos: Could you provide the committee with an explanation of the relationship and the interaction between TIAC, the airport authorities and the Canadian airline industry? How engaged are they in helping to promote the work of TIAC in trying to communicate our message and enhance our tourist revenues?

lorsqu'il planifie un voyage concerne la réservation du billet d'avion. Or, la multiplicité des droits et redevances qui s'ajoutent au coût initial d'un billet pour le Canada est un facteur de dissuasion pour bon nombre de voyageurs à une étape cruciale du processus d'achat.

La bonne nouvelle, c'est que la marque canadienne reste très solide à l'international, la célèbre société FutureBrand l'ayant placée au premier rang mondial. Notre défi consiste donc à convertir la popularité de la marque en arrivées concrètes. Si nous ne nous attaquons pas aux problèmes structurels qui affectent notre secteur aérien, les prix que nous exigeons vont tout simplement nous exclure du marché et notre secteur d'activité continuera de décliner.

Nous avons la chance de posséder les principaux atouts qui font de nous un joueur d'importance dans un secteur en croissance dans le monde entier. Nos membres ont traversé les étapes les plus difficiles de la crise économique et ils se disent prêts à investir pour accroître notre compétitivité, mais il faut leur offrir un cadre politique favorable au succès de leurs initiatives.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Goldstein. Je rappelle aux membres du comité que le comité est télédiffusé. C'est pourquoi j'aimerais que les gens qui veulent poser questions me donnent leur nom le plus tôt possible.

[Traduction]

Sénateurs, je vous invite à me dire le plus rapidement possible si vous avez l'intention de prendre la parole, afin que je puisse répartir le temps dont nous disposons. Je vous demande votre collaboration, car je prête attention aux critiques qui sont faites. Je vais essayer de répartir le temps de parole de façon aussi équitable que possible, et de façon à ce que nos invités puissent répondre au maximum de questions.

Le sénateur Fox : Gardez-vous du temps pour vous.

Le président : Le président est à la disposition des membres du comité.

Le sénateur Plett : Du moment que je peux poser une question supplémentaire, ça me va.

Le président : Il faudra que les questions supplémentaires soient désormais plus brèves.

Bref, vous avez droit à deux questions chacun. Si vous voulez en poser une troisième, vous aurez droit à une question supplémentaire au second tour. Je donne maintenant la parole au sénateur Housakos.

Le sénateur Housakos : Pourriez-vous nous décrire les relations qui existent entre l'AITC, les administrations aéroportuaires et l'industrie aérienne au Canada? Dans quelle mesure vous aidez-elles à communiquer notre message et à stimuler nos revenus touristiques?

We have heard the argument repeatedly that we are challenged from a competitive point of view due to fuel taxes, airport rents and security fees. I have posed this question to others: What percentage of all these fees makes up the cost of the average ticket price of travellers to Canada from outside Canada and travellers within Canada?

Mr. Goldstein: Thank you for your question, senator. Many of the airport authorities, WestJet and Air Canada are members of our association. Our association structure is such that they are not disproportionate members. Obviously, our largest member group is through the independent operators, such as hoteliers, tourist attractions and local marketing organizations — basically, the broad breadth of the private sector in tourism in Canada.

That said they also have their own organizations — the Hotel Association of Canada, the aviation council and the Canadian Airports Council — with whom we have been working to construct the white paper that I believe was put before you. We believe that sort of alignment and in a forum like this we are able to have that discussion both with Parliament, with the media and with other key stakeholders.

As for the percentage, we can get back to you with a figure. Obviously, it varies depending on the fare and the location, but we know that the UN tourism council, which ranked us at 106 in the world, states we are 20 per cent cost structure higher than airline fees anywhere else in the world. Effectively, that is a 20 per cent premium on the average flight domestically and internationally.

Senator Merchant: Thank you. You are not the Canadian Tourism Commission? That is a different group?

Mr. Goldstein: No, we are not.

Senator Merchant: I have an article that I read some time ago, and they had some points that were very similar to yours and gave the same statistics. Of two of the points that they brought out, one was that Canada has begun to require visas from certain countries. They mentioned Mexico, that our Mexican visitors are much fewer because of this requirement. Is that part of the problem? Do we have several countries now that require visas that were previously not in that lot?

Mr. Goldstein: That is an excellent question, senator. Effectively, one of the toughest concepts I have to relay to people is that tourism is an export industry, much like others. The main difference is the goods and services are consumed here in Canada, so it may not appear as an export. It is not like sending a skid of softwood lumber to another country.

You have to look at the visa process a bit like having export permits. What is interesting to us is we have one arm of the Canadian government, the Canadian Tourism Commission, CTC,

On nous a souvent dit que les taxes sur les carburants, les loyers des aéroports et les droits pour la sécurité nuisent à notre compétitivité. Je vous demande donc, comme je l'ai demandé à d'autres témoins, quel pourcentage du coût moyen d'un billet d'avion tous ces frais représentent, pour les voyages à l'intérieur du Canada aussi bien que pour les voyages internationaux.

M. Goldstein : Je vous remercie de votre question, sénateur. Un grand nombre d'administrations aéroportuaires, ainsi que West Jet et Air Canada sont membres de notre association. La structure de notre association fait en sorte que nous n'avons pas un nombre disproportionné de membres. Évidemment, ce sont les exploitants indépendants qui représentent le groupe le plus important parmi nos membres, et cela comprend les hôteliers, les organismes de promotion des attractions touristiques et locales — en gros, tout l'éventail des entreprises touristiques privées au Canada.

Cela dit, ils ont aussi leurs propres organisations — l'Association des hôtels du Canada, le Conseil de l'aviation et le Conseil des aéroports du Canada — avec lesquelles nous avons préparé le livre blanc qui vous a été présenté, je crois. Nous estimons qu'il est important de coordonner nos efforts et d'avoir ce genre de discussions ici, avec le Parlement, avec les médias et avec les autres parties intéressées.

Pour ce qui est du pourcentage, nous vous communiquerons ce chiffre plus tard. Bien entendu, il varie selon le coût du billet et la destination, mais nous savons que, selon l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies qui a placé le Canada au 106^e rang au monde, nos coûts sont 20 p. 100 plus élevés que ceux de n'importe où au monde. En fait, cela revient à un supplément de 20 p. 100 sur la moyenne de nos vols internationaux et intérieurs.

Le sénateur Merchant : Merci. Vous ne représentez pas la Commission canadienne du tourisme? C'est donc un organisme différent?

M. Goldstein : Non, ce n'est pas le même organisme.

Le sénateur Merchant : Il y a quelque temps, j'ai lu un article qui reprenait beaucoup de vos arguments et qui citait les mêmes statistiques. Des deux points qui étaient soulevés, il était notamment question du fait que le Canada avait commencé à exiger des visas au départ de certains pays, comme le Mexique, et que de ce fait, il y a beaucoup moins de touristes mexicains au Canada. Est-ce que ça contribue au problème? Y a-t-il plusieurs pays pour lesquels on exige aujourd'hui des visas alors que ce n'était pas le cas avant?

M. Goldstein : C'est une question judicieuse, sénateur. Effectivement, l'une des choses les plus difficiles à faire comprendre aux gens, c'est que le tourisme est une industrie d'exportation comme une autre. La principale différence, c'est que les biens et les services sont consommés ici, au Canada, et que par conséquent on ne l'assimile pas à une industrie d'exportation. Ce n'est pas la même chose que d'expédier une cargaison de bois d'oeuvre dans un autre pays.

Les visas, c'est un peu comme les permis d'exportation. Ce qui est intéressant, c'est qu'une branche du gouvernement canadien, la Commission canadienne du tourisme, la CCT, a identifié avec

that has rightfully identified some key markets that are the best prospects for our growth going forward, yet we do not have alignment with the immigration department to ensure we can facilitate either visa issuance issues or areas like Mexico where we did not have visa provisions previously, and it is now increasingly difficult to market into those communities.

Just finding some alignment between those two bodies would be incredibly helpful largely because, as most export sectors, we are trying to reduce our reliance on the U.S. market and are looking at the emerging markets around the world as the best source for new revenues. The beauty of these markets is, if you think of the BRIC, Brazil, Russia, India and China, nations and include Mexico in that, they are effectively parts of the world that either could not afford to travel or were not allowed to travel 15 or 20 years ago. They are at the cusp of this new world travel set which is burgeoning quickly, and we risk, both through the air cost and visa issuance issues, an access problem to Canada.

Senator Merchant: You mentioned that maybe we need to advertise and spend more money advertising Canada in other countries. I think we are falling behind in that respect too. Can you tell us some countries that are very aggressively courting visitors? Perhaps we could learn something from them.

Mr. Goldstein: I think Ms. Sadler will have some numbers for me shortly, but we are punching above our weight. I think the Canadian Tourism Commission, given the means they have, has done an exceptional job, especially through the Olympics, which is why we have sort of rested in the brand index. We were often in the top 10, but we have shot up to number 1, and I think that is part of the halo effect of the Olympics.

As you will see in the report, the City of Las Vegas spends more than Canada on foreign promotion. U.S., U.K., Spain, India, France, I know some of those are very big countries, but even in relation, Australia is spending about 35 per cent more than we are on promoting their national brand.

We would like to see the Canadian Tourism Commission more strongly resourced and on a more sustainable, long-term basis because, in marketing internationally, it is tough to do a campaign within a year or two and find some actual traction. Being able to do long-term media planning is very important.

Senator Fox: Maybe it is because in Las Vegas they have a lot of people in the Canadian creative community who go down there.

[Translation]

Mr. Goldstein, I want to thank you for being with us. I found your presentation extremely interesting and unsettling.

First, I would like to go over two of the statistics you mentioned. You say that we have dropped from seventh to 15th place in terms of the number of international passengers arriving in Canada, and that we now rank 106th in the world in price competitiveness.

raison un certain nombre de marchés qui seraient prometteurs pour nous. Toutefois, le ministère de l'Immigration ne prend pas de mesures parallèles pour faciliter l'émission de visas dans des pays comme le Mexique où nous n'exigions pas de visas auparavant. Ainsi, il est de plus en plus difficile de promouvoir dans ces pays le tourisme au Canada.

Une meilleure coordination entre ces deux organismes serait pour nous extrêmement utile, car, comme la plupart des industries d'exportation, nous essayons d'aller chercher de nouveaux marchés dans les pays émergents afin de diminuer notre dépendance à l'égard du marché américain. Il y a 15 ou 20 ans, les habitants des pays du BRIC, le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine, et les ressortissants d'autres pays comme le Mexique n'avaient pas les moyens ou l'autorisation de voyager. Or, aujourd'hui, ils représentent un segment de la clientèle de voyageurs qui se développe très rapidement, et nous risquons, à cause du coût des billets et des formalités de visas, d'entraver leur accès au Canada.

Le sénateur Merchant : Vous avez dit qu'il faudrait peut-être faire plus de publicité sur le Canada à l'étranger. De ce côté-là aussi je crois que nous sommes en retard. Y a-t-il des pays qui sont particulièrement dynamiques pour attirer des visiteurs chez eux? On aurait peut-être des leçons à apprendre.

M. Goldstein : Mme Sadler va bientôt me donner des chiffres précis, mais croyez-moi, nous ne sommes pas de taille. J'estime que, vu les moyens dont elle dispose, la Commission canadienne du tourisme a fait un travail exceptionnel, notamment en ce qui a trait aux Olympiques, et c'est pour cela que la marque canadienne a conservé sa cote de popularité. Nous étions souvent parmi les 10 premiers, mais nous avons été propulsés au premier rang en partie à cause de l'enthousiasme suscité par les Jeux olympiques.

Comme vous le verrez dans le rapport, la ville de Las Vegas dépense plus que le Canada pour faire sa promotion à l'étranger. Les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Inde et la France sont de très grands pays, certes, mais même un pays comparable comme l'Australie dépense environ 35 p. 100 de plus que nous pour faire la promotion de sa marque nationale.

Nous aimerions que la Commission canadienne du tourisme ait un budget plus important et plus stable pour faire la promotion du Canada sur les marchés internationaux, et un budget calculé sur le long terme, car il est difficile d'obtenir des résultats concrets avec une campagne d'un an ou deux seulement. Il est donc très important de planifier les activités médiatiques à long terme.

Le sénateur Fox : C'est peut-être parce qu'il y a beaucoup d'artistes canadiens qui vont à Las Vegas.

[Français]

Monsieur Goldstein, je vous remercie d'être avec nous. J'ai trouvé votre présentation extrêmement intéressante et troublante.

Je reviens d'abord à deux statistiques que vous avez mentionnées. Vous dites que nous sommes passés de la septième position à la 15^e position en termes de passagers internationaux qui arrivent au Canada, et que nous sommes rendus au 106^e rang au palmarès mondial de la compétitivité au niveau des prix.

Is there a direct link between slipping from seventh to 15th place and the price competitiveness issue? If so, are we talking about a strong trend? If measures are not taken, could this situation get worse, or is it fairly stable?

[English]

Mr. Goldstein: We are at the cusp. One of the reasons why this is one of the fastest-growing segments in the global economy is, just as I had mentioned earlier, there is a huge, burgeoning middle class in these emerging markets, and so the access issues are extremely important and, to your question, I believe are totally relational. Some of it is air access, some of it is the cost of air access, and I believe we can turn that trend around. Just as the white paper made it a primary focus, our organization as TIAC had set a goal that, by 2017, Canada's 150th birthday, we should be back in the top 10.

Senator Fox: How do we do that?

Mr. Goldstein: Action in the next 12 to 18 months is critical because we are watching world travel patterns change around us right now. As an example of that, Air France recently had to make a decision on their "around the globe" or their Far East flights on where they would land between Seattle and Vancouver and they chose Seattle because of the cost structure. That is just one example of travel patterns that we are seeing. If we do not fix that now and shortly, I think we will see longer-term ramifications.

Senator Fox: You are attributing the competitiveness of the Canadian travel market or the lack thereof essentially to the cost of air travel, and yet, one would think if you are looking at domestic air travel, that is very expensive. My impression is that I can walk up to the Pierre Elliott Trudeau airport tomorrow and get a ticket to Paris that will cost very little, less than to go to Toronto. Can you explain that to me when you say the international is high?

Mr. Goldstein: First, the in-bound is very high. Our concern is Canadians travelling within Canada, there are cost issues there, but we are fairly saturated in that market. About 80 per cent of our tourism dollars are Canadians travelling in Canada. Given our northern climate, that is a pretty good number because many people want to go south.

I do not mean to be overly simplistic because I think there are three baskets to look at that have been taken in conjunction with each other. One is "M" for marketing, one is "A" for access, and "P" is product, and product is equally important. I know this is a debate for another committee, but it looks at products like festivals' programming, sporting events. If you need an example of what drives the purchasing decision from "I would like to go to Canada

Y a-t-il une relation directe entre le fait de passer de la septième position à la 15^e et le problème de la compétitivité au niveau des prix? Et si oui, y a-t-il là une tendance lourde? Et si on ne prend pas de mesures, peut-on penser que cette situation peut se détériorer davantage ou s'il y a une certaine stabilité?

[Traduction]

M. Goldstein : C'est un début. L'une des raisons pour lesquelles ce segment particulier de la clientèle de voyageurs est l'un de ceux qui se développent le plus rapidement sur le marché mondial, c'est que, comme je l'ai dit tout à l'heure, la classe moyenne de ces pays émergents est en pleine croissance, d'où l'extrême importance des conditions d'accès. Il y a donc un lien, pour répondre à votre question. Dans certains cas, ce sont les formalités d'accès, dans d'autres cas, c'est le coût du billet, mais je suis convaincu que nous pouvons renverser cette tendance. Le livre blanc en a fait sa première priorité, et notre organisation, l'AITC, s'est fixé comme objectif de ramener le Canada parmi les 10 premiers d'ici à 2017, soit pour le 150^e anniversaire de notre pays.

Le sénateur Fox : Comment allons-nous nous y prendre?

M. Goldstein : Les 12 à 18 prochains mois vont être décisifs parce que les choses sont en train de changer dans le secteur du tourisme international. Par exemple, Air France avait récemment à choisir entre Seattle et Vancouver comme port d'escale pour ses liaisons internationales vers l'Est, et elle a finalement opté pour Seattle à cause de la structure de prix. C'est un exemple des changements auxquels nous assistons. Par conséquent, si nous ne réglons pas ce problème rapidement, nous risquons d'en subir les conséquences à plus long terme.

Le sénateur Fox : Autrement dit, vous attribuez notre manque de compétitivité dans ce domaine essentiellement au coût des billets d'avion, et pourtant, on a l'impression que ce sont plutôt les vols intérieurs qui coûtent très cher. Par exemple, je suis sûr que si je me rends demain à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, je peux me trouver un billet pour Paris à un tarif très bon marché, en tout cas moins cher que pour aller à Toronto. Dans ce cas, pourquoi dites-vous que les vols internationaux coûtent très cher?

M. Goldstein : Premièrement, ce sont les frais à l'arrivée qui sont très élevés. Pour ce qui est des Canadiens qui prennent des vols intérieurs, il est vrai que le prix des billets est élevé, mais le marché est assez saturé. Environ 80 p. 100 des revenus de l'industrie touristique proviennent de Canadiens qui voyagent au Canada, ce qui n'est pas mal du tout étant donné qu'avec nos températures hivernales, beaucoup de gens veulent aller dans le Sud.

Au risque de trop simplifier les choses, je vous dirai qu'il y a trois éléments à prendre en compte. Le premier est « M » pour marketing; le deuxième est « A » pour accès; et le troisième est « P » pour produit, et le produit est aussi important que les deux autres éléments. C'est sans doute une discussion qu'on devrait avoir dans une réunion d'un autre comité, mais je veux parler de produits comme des festivals ou des manifestations sportives. Pour vous

to I will go to Canada," you have to see what happened in Montreal between the numbers when they had the F1, Formula 1, and they did not have the F1. It is a remarkable difference.

Senator Fox: Are you saying, for instance, that if we were able to solve the price competitiveness on airlines for the rest of Canada that we would go a long way toward solving the problem?

Mr. Goldstein: I believe, actually I do not believe, I know you will see more competition in the airspace. I have had several discussions with other airlines that do not have problems getting routes to Canada, but are not flying to Canada because of the cost issue.

Senator Martin: Thank you, Mr. Goldstein, and your colleagues, for being here. The good news is Canada's brand being very strong, especially after the Olympics. I am a Vancouver resident. I saw some of the marketing that was done internationally, and it was very impressive, and we have heard from the Canadian Tourism Commission.

My question regards our strong international brand and how we can really capitalize on it, like you said, in the next 18 months. How is your relationship with the commission, with the airline industries? In what ways are you working to perhaps pool or maximize the resources in that, ultimately, what benefits the tourism industry would benefit the airline industry and vice versa? In those common interest areas, how are you working together at this time?

Mr. Goldstein: We work very closely with the Canadian Tourism Commission in support of their efforts. Frankly, to be blunt, they are not an advocacy organization and in many ways we come to people like you to ensure they have the resources to do their job. We have long-standing partnerships with airlines and airport councils. There is a direct link. You cannot just isolate the airports as one part of the problem. I cannot cite the source but someone once said to me that, in the U.S., they treat their airports like spark plugs of the economy and in Canada we treat them like taxation centres.

That is something we have to reverse if we are going to change those patterns. The white paper that we did in conjunction — I believe this is the first time these national organizations have come together to do this type of economic white paper — is the type of cooperation we are working on.

Senator Martin: Other than the structural issues that you identified, which will take time to strengthen and improve, can you think of some short-term strategies for the committee to consider? A report will be published and stakeholders will look at it.

donner un exemple de ce qui donne envie aux gens d'aller au Canada et de ce qui les décide vraiment à y aller, voyez la différence dans le nombre de touristes enregistrés à Montréal quand le Grand prix de Formule 1 y était tenu et après qu'il ait été annulé. Cette différence est considérable.

Le sénateur Fox : Voulez-vous dire que si le prix des billets d'avion était plus concurrentiel dans l'ensemble du Canada, la situation serait nettement meilleure?

M. Goldstein : Je ne le pense pas, car il va y avoir de plus en plus de concurrence dans les airs. J'ai discuté avec d'autres compagnies aériennes qui n'ont pas de difficultés à obtenir des itinéraires au Canada, mais qui n'y viennent pas pour des questions d'argent.

Le sénateur Martin : Merci, monsieur Goldstein, et merci à vos collègues d'avoir comparu devant notre comité. Je suis ravi d'apprendre que la marque canadienne est encore très populaire, surtout après les Jeux olympiques. J'habite à Vancouver. J'ai vu des publicités qui ont été faites à l'étranger et c'était très impressionnant. Nous avons d'ailleurs accueilli ici des représentants de la Commission canadienne du tourisme.

J'aimerais vous interroger au sujet de notre solide marque internationale pour savoir comment nous pourrions mieux l'exploiter au cours des 18 prochains mois. Quel genre de relation avez-vous avec la commission et avec l'industrie du transport aérien? Dans quelle mesure réussissez-vous à mutualiser ou à optimiser vos ressources pour que, en fin de compte, ce qui profite à l'industrie touristique profite également à l'industrie du transport aérien et vice versa? Là où vous avez des intérêts communs, dans quelle mesure arrivez-vous à coordonner vos efforts?

M. Goldstein : Nous avons une collaboration très étroite avec la Commission canadienne du tourisme. Je vous dirai franchement que ce n'est pas un organisme qui sait bien se vendre, et c'est pour cela que nous venons rencontrer des gens comme vous afin de nous assurer que cette commission a les ressources nécessaires pour s'acquitter de son mandat. Nous avons depuis longtemps des partenariats avec les compagnies aériennes et les conseils aéroportuaires. Il y a un lien direct. Il ne faut pas stigmatiser les aéroports. Sans vous révéler la source, je peux vous répéter ce qu'on m'a déjà dit à ce sujet, à savoir que les États-Unis traitent leurs aéroports comme des fusibles de l'économie, tandis qu'au Canada, nous les traitons comme des sources de revenus fiscaux.

Il va falloir renverser cette tendance si nous voulons que les choses changent. Le livre blanc que nous vous avons présenté est le fruit d'une coopération entre les grandes organisations nationales, et c'est ce genre de coopération qu'il faut encourager. Je crois que c'est la première fois que ces organisations nationales ont travaillé de concert.

Le sénateur Martin : Il va nous falloir un certain temps pour régler les problèmes d'ordre structurel dont vous avez parlé, mais en attendant, auriez-vous des stratégies à court terme à nous proposer? Un rapport sera publié et les parties intéressées pourront en prendre connaissance.

Mr. Goldstein: It is not all doom and gloom. The numbers have gotten better near the end of this year. We attribute that to a cyclical return. We did sign the approved destination status, ADS, agreement with China this year, and we have already seen an impact from that. We have seen China leisure tours coming to Canada so that has been helpful.

There are some good short-term issues coming out. As you probably well know, the Prime Minister announced the federal tourism strategy framework, I believe, in June of 2009. We are expecting an update in the New Year from Minister Moore.

The real crux of our issue and why it is difficult to deal with just in a venue like this — and I believe your colleague raised this — is that, unfortunately, there are so many different federal government departments that impact the public policy-making in this sector that there is not a coordinated approach.

By imposing a visa on Mexico, for example, for dealing with a legitimate issue, you have turned away tens of millions of dollars' worth of business to the Canadian tourism economy. There are several of those issues down the pipes.

Frankly, if the government were to do one thing to capitalize on the Prime Minister's framework, it is really to find a coordinating body or a forum at the centre that can start to play — pardon the pun — air traffic control on some of these issues.

Senator Plett: Let me start by apologizing for being late. Senator Mercer and I were welcoming some wonderful farmers from Nova Scotia and Manitoba to Ottawa, so we were waylaid a little bit as a result of that.

Thank you for being here. I just have two questions. I thought Senator Fox would have raised the first question that I will now raise.

First impressions are tremendous in anything we do, whether it is in the tourist industry or whether it is inviting someone into your office or your home, or whatever the case may be.

When I come into Canada from wherever I am travelling from, tired from the long, uncomfortable flight and trying to beat the line to the customs people, and see under the wonderful "Welcome to Canada" sign this sour-looking individual who makes me feel anything but welcome back into my own country, I wonder how many of our wonderful tourists who come into our country wish they could turn around, get back on an airplane and fly back to where they came from, where people treat them a little nicer than we do when they first come into Canada.

What impact do you think that has on our tourism? Maybe it has none; maybe other countries are just as bad. I am not sure. Most of the countries I go to do not seem to be as bad. What is the impact of our customs and their welcoming way on our tourism industry?

M. Goldstein : Le bilan n'est pas entièrement négatif. Les chiffres se sont améliorés vers la fin de l'année. Nous y voyons un rétablissement cyclique. Nous avons signé cette année l'Accord SDA avec la Chine, et nous en voyons déjà les retombées. Des voyages ont été organisés au Canada par des agences chinoises, et cela a été positif.

Il y a de bonnes choses qui se font à court terme. Par exemple, vous n'ignorez pas que le premier ministre a présenté, en juin 2009, le Cadre de la stratégie fédérale en matière de tourisme. Le ministre Moore devrait en annoncer la mise à jour au début de l'année prochaine.

Mais au fond, s'il est si difficile de faire quoi que ce soit dans ce domaine — comme le disait votre collègue, je crois —, c'est qu'il y a tellement de ministères fédéraux qui interviennent dans ce dossier qu'il n'y a pas d'approche concertée, malheureusement.

En imposant un visa aux voyageurs en provenance du Mexique, par exemple, vous avez voulu régler un problème légitime, mais vous avez aussi renoncé à l'apport de dizaines de millions de dollars dans l'industrie canadienne du tourisme. Et il y a d'autres exemples du même acabit.

Très franchement, s'il y a une chose que le gouvernement pourrait faire pour tirer parti de la stratégie fédérale annoncée par le premier ministre, ce serait de confier à un organisme le soin de coordonner tout cela et de jouer au contrôleur aérien, façon de parler.

Le sénateur Plett : Je vous demande de m'excuser d'être arrivé en retard, mais le sénateur Mercer et moi-même devons accueillir de sympathiques agriculteurs de la Nouvelle-Écosse et du Manitoba à Ottawa. C'est pour ça que nous avons été retardés.

Je vous remercie de comparaître devant notre comité. Je n'ai que deux questions à vous poser. Pour ce qui est de la première, je croyais que le sénateur Fox la poserait avant moi.

Dans tout ce que nous faisons, la première impression est souvent déterminante, qu'il s'agisse de l'industrie touristique ou d'un visiteur qu'on accueille dans son bureau ou chez soi.

Quand je reviens au Canada après un long voyage fatigant et que j'essaie de me frayer un chemin dans la longue file d'attente qui précède le passage à la douane, je vois sous le magnifique panneau « Bienvenue au Canada » un type dont la mine patibulaire n'a rien de bienveillant. Je me demande s'il y a beaucoup de ces merveilleux touristes qui débarquent dans notre pays qui ont la même impression que moi et qui sont tentés de remonter dans l'avion pour rentrer dans leur pays où on les traite certainement un peu mieux que nous ne le faisons lorsqu'ils arrivent chez nous.

Selon vous, quelle est l'incidence de cette situation sur notre tourisme? Peut-être que cela n'en a pas, peut-être que ce n'est pas mieux ailleurs. Pourtant, je trouve que je suis plutôt mieux accueilli quand je vais à l'étranger. Quelles répercussions ont nos services douaniers et leur manière d'accueillir les passagers sur l'industrie du tourisme?

Mr. Goldstein: That is a good question, senator. In fact, leading up to the Vancouver Olympics, the customs and excise people were put through a special training program to be more friendly greeters. I think it worked on an isolated basis leading up to the Olympics.

To your point, we all know that the first line, whether it is the receptionist or the kiosk person, is your first impression with the public.

To go back to the earlier point, it is a division of labour. The customs officials see themselves as a police force. They see themselves as protecting Canadian borders, and that is their role and responsibility. However, I think that with some training and some help, we could be far better greeters than we are today.

Senator Plett: My father passed away three-and-a-half weeks ago. He would be 86 the day after tomorrow. I remember just a few years ago, when my parents were not young people, and they came back from a long trip. Again, they were coming home, so it is not the same, but I am sure they would treat tourists exactly the same way. We had a blinding snowstorm in the City of Winnipeg, as we do so often. It was about minus 40 degrees. I was waiting for my parents to come off the airplane and I wanted to get home. We had an hour-long drive ahead of us. This large airplane unloaded, whether it was a 767 or whatever it was. My parents were the last two people who came out the door, because customs had gone through every bit of luggage that they had.

At that time, my parents were 80 and 82 years of age and using canes and so on and so forth. I guess there are those who smuggle things in at that age. However, is there not some discretion that one can use? Customs searched every piece of luggage that my parents had with them. When they were finished searching, they said, "There you go. Put it all back." I was outside waiting, and these poor people were devastated. How many visitors do our customs officials treat the way they treated my parents?

Mr. Goldstein: First of all, my condolences on the loss of your father.

Senator Plett: I appreciate that. That is not why I mentioned it.

Mr. Goldstein: I think there is probably a way to triage those coming into the country in a better way, and I think customs officials try to do that to a certain degree.

Senator Plett: Do you have interaction with them? This affects you and it affects tourism.

Mr. Goldstein: We are trying to make those representations to the appropriate officials but, unfortunately, they see their role as protecting Canada's borders and they see it as a policing function. We need a cultural shift there. Yes, it is their duty to police our borders but, at the same time, to welcome Canadians coming home and to welcome guests coming here.

M. Goldstein : C'est une bonne question, sénateur. En fait, en préparation des Jeux olympiques de Vancouver, on a donné aux douaniers canadiens une formation spéciale pour qu'ils soient plus accueillants à l'égard des visiteurs. Je pense que cela a fonctionné de façon isolée jusqu'à la tenue des Jeux olympiques.

Pour répondre à votre question, je dirai qu'en effet c'est la première personne que vous rencontrez, que ce soit l'agent d'accueil ou la personne au guichet, qui détermine votre première impression.

Pour en revenir à ce qu'on disait tout à l'heure, c'est une question de répartition des tâches. Les douaniers se considèrent comme des policiers. Ils estiment que leur rôle consiste à protéger les frontières du Canada. J'estime toutefois qu'avec un peu de formation, ils pourraient offrir à nos visiteurs un bien meilleur accueil.

Le sénateur Plett : Mon père est décédé il y a trois semaines et demie. Il aurait eu 86 ans après-demain. Je me souviens qu'il y a à peine quelques années, mes parents, qui n'étaient pas tout jeunes, revenaient d'un long voyage. Certes, ils rentraient chez eux, ce n'est donc pas tout à fait la même chose, mais je suis sûr qu'ils auraient traité des touristes exactement de la même façon. Une tempête de neige épouvantable s'était abattue sur la ville de Winnipeg, comme cela arrive souvent. Il faisait à peu près -40 degrés dehors. J'attendais que mes parents descendent de l'avion pour les ramener chez eux. Nous avions encore une heure de voiture à faire avant de rentrer chez nous. L'avion a débarqué tous ses passagers, c'était un gros appareil, un 767 ou quelque chose comme ça. Mes parents ont été les deux dernières personnes à sortir, car tous leurs bagages avaient été fouillés de fond en comble par les douaniers.

À l'époque, mes parents avaient 80 et 82 ans, ils marchaient avec une canne, et cetera. Je suppose que c'est à cet âge-là qu'on fait de la contrebande. Quoi qu'il en soit, les douaniers ne pourraient-ils pas faire preuve d'un peu plus de jugement? Ils ont fouillé absolument tous leurs bagages, et à la fin ils leur ont dit : « Vous pouvez maintenant refaire vos valises. » Moi, j'attendais à l'extérieur pendant que mes parents étaient complètement désespérés. Combien de visiteurs sont traités de cette façon par nos douaniers?

M. Goldstein : D'abord, j'aimerais vous présenter toutes mes condoléances pour le décès de votre père.

Le sénateur Plett : Je vous remercie, mais ce n'est pas pour cela que j'ai donné cet exemple.

M. Goldstein : Il y a certainement une façon plus efficace de faire le tri des passagers, et les douaniers font ce qu'ils peuvent.

Le sénateur Plett : Avez-vous des contacts avec eux? Une telle situation a certainement un impact sur vous et sur le tourisme.

M. Goldstein : Nous avons déjà fait des démarches auprès des responsables, mais malheureusement, ils estiment que leur rôle consiste à protéger les frontières du Canada et ils se considèrent comme des policiers. Il faudrait changer les mentalités. Il est vrai que leur responsabilité est de surveiller les frontières, mais ils sont aussi censés accueillir les Canadiens qui rentrent chez eux et les touristes qui viennent chez nous.

I will give you a specific example. You talk about the logjam. We just signed, as I mentioned, the ADS agreement with China. The first groups of Chinese tourists arrived and, of course, there is not a line at Canada customs to deal specifically with tours. Therefore, you have a bunch of these people strewn throughout the line, and none of them speak English. The interpreter has to jump from customs station to customs station to help them get through the process. That jams up the whole line and it makes it inconvenient for both Canadians in line and visitors coming to Canada. Simply putting a tour line through the process would have expedited a great deal of that traffic.

I think there is a lot to be done, and we are trying to have those discussions with those officials.

Senator Plett: Would Public Safety Canada be responsible for that?

Mr. Goldstein: Yes.

Senator Plett: Thank you for telling me that. I might mention that to my friend in a day or two.

That was my first question. I think I was allowed two questions.

The Chair: I was asked by some of your colleagues to try to discipline you, so do not take it personally. I will put you down for a second round.

Senator Mercer: This was not supposed to be my question but Senator Plett started this. I will try to frame it so I get a few of my questions in one.

Senator Plett raised an interesting issue because it is particularly a problem that has become a public issue at the Halifax Stanfield International Airport. We have had public complaints about the reception people have had from the Canadian Border Services Agency people.

I have another life, my volunteer life, where I do a lot of work for not-for-profits and charities. The Canada Revenue Agency is doing a remarkable job of consulting with people in the not-for-profit and charitable sector in finding out what works best and what will make life easier for the donor, the charity and the government as they administer all of this.

Is this something we should be encouraging the Canada Border Services Agency to do as well? They seem to be going off like rogue cowboys. You get the public issue in Halifax. There is also what I would call the abuse of Senator Plett's parents as they are coming into Winnipeg.

Is there a need for us to establish a rapport between the industry and the government agencies administering the Canada Border Services Agency so that they understand we want them to be good and tough, but that we want them to be nice as well? Canadians are nice, but we can be tough and nice at the same time.

Mr. Goldstein: Yes, there should be consultation, senator. However, what needs to be recognized is that there is a culture of participation amongst all different sectors of the federal

Je vais vous donner un exemple. Vous parliez tout à l'heure des files d'attente. Nous venons de signer, comme je le disais, un accord SDA avec la Chine. Les premiers groupes de touristes chinois sont arrivés et, bien sûr, il n'y a pas, à la douane canadienne, de file réservée aux groupes organisés. En conséquence, tous ces gens-là étaient dispersés dans la file d'attente et aucun d'entre eux ne parlait anglais. L'interprète était obligé de passer d'un poste de douane à un autre pour aider les passagers à remplir les formalités. Bien entendu, cela a ralenti considérablement toute la file d'attente, au détriment à la fois des Canadiens qui attendaient et des visiteurs qui arrivaient au Canada. La désignation d'une file réservée aux groupes organisés aurait résolu une bonne partie du problème.

Il y a beaucoup de choses qu'on pourrait faire, et nous essayons d'en discuter avec les responsables.

Le sénateur Plett : Est-ce Sécurité publique Canada qui en a la responsabilité?

M. Goldstein : Oui.

Le sénateur Plett : Merci de me le dire, car j'essaierai d'en parler à mon ami dans un jour ou deux.

C'était ma première question. Je crois que j'ai droit à deux.

Le président : Certains de vos collègues m'ont demandé de faire régner un peu plus de discipline, alors ne le prenez pas personnellement. Je vais vous inscrire pour un second tour.

Le sénateur Mercer : Je ne pensais pas aborder le sujet, mais puisque le sénateur Plett en a parlé, je vais essayer de rassembler tout ce que j'ai à dire en une seule question.

Le sénateur Plett a soulevé une question intéressante car c'est certainement un problème dont on parle beaucoup à l'aéroport international Stanfield, à Halifax. Il y a eu des plaintes de la part des voyageurs sur la façon dont ils ont été accueillis par des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada.

À mes heures perdues, je fais beaucoup de bénévolat pour des organisations à but non lucratif et des œuvres de bienfaisance. L'Agence du revenu du Canada fait des efforts remarquables pour consulter les responsables de ces organismes afin de savoir ce qui pourrait simplifier leur tâche ainsi que celle des donateurs et du gouvernement pour l'administration de tout le système.

On devrait peut-être encourager l'Agence des services frontaliers du Canada à en faire autant. Ils ont tendance à se comporter comme des cow-boys. Il y a eu des plaintes à Halifax. Il y a tout le stress qu'on fait subir à des gens comme les parents du sénateur Plett, quand ils arrivent à l'aéroport de Winnipeg.

Pensez-vous que nous devrions établir un lien entre l'industrie et les instances gouvernementales qui administrent l'Agence des services frontaliers du Canada, afin qu'ils comprennent bien que, même si nous voulons qu'ils soient fermes et efficaces, nous voulons aussi qu'ils soient accueillants? Les Canadiens savent être accueillants, ils devraient être capables d'être à la fois fermes et accueillants.

M. Goldstein : Oui, il faudrait qu'il y ait des consultations, sénateur. Toutefois, ce qui est important, c'est que tous les différents secteurs du gouvernement fédéral comprennent bien qu'ils

government that are involved in either marketing or selling to people, or getting people through the lines here in Canada. There is that alignment issue amongst federal government departments, where people both in the visa process, the marketing process and in the arrivals process need to feel they are a part of this extremely important piece of this economic pie. That is the missing link.

Consultation is important, but consultation amongst federal government departments is even more important.

Senator Mercer: I am not used to being limited to two questions, so I will try to frame this next question so I can sneak in my third. I am being open and honest about it.

There are so many people promoting tourism in Canada. The Province of Nova Scotia, where I am from, is very aggressive in promoting tourism. Our neighbours in New Brunswick are aggressive, as are our friends in Quebec. It is the same across the country. The Government of Canada does some advertising as well.

Is there any coordination of this advertising? We are spending an awful lot of money in an expensive business so we can attract tourists to all parts of Canada. There is absolutely no place in this country that is not worth visiting and not worth attracting tourists to. At the same time, to get my third question in with my second, how has the move of the Canadian Tourism Commission from Ottawa to Vancouver affected this process? Has it been positive or negative?

Mr. Goldstein: On the first question, there is increased coordination happening right now. Again, in some places, the Canada brand leads and in some places closer to where we are, the individual brand, whether a provincial or a city brand, will have greater importance. If you are marketing to New York State, for example, they largely know the Canada brand. It is more important that Nova Scotia, Ontario, Toronto, Halifax or Quebec City is front and centre.

In their recent strategic review, the Canadian Tourism Commission said that they will take on the key markets further afield where the Canada brand should lead, and will let the provinces and cities do the heavy lifting in nearer markets. We agree with that. We are finding a better alignment of roles and responsibilities there.

As far as the movement of the Canadian Tourism Commission goes, it is probably good idea to get Crown corporations' headquarters out of Ottawa in certain circumstances. In that instance, it has probably given them a better focus on some of the Asia-Pacific markets. However, they are effective across the country. Like me, they end up being represented at meetings and forums across the country.

From the perspective of getting Crown corporations out of the centre, that might have been a good idea. I do not know if it has enhanced or diminished their effectiveness as a marketing organization.

poursuivent un objectif commun, qu'il s'agisse de la promotion touristique, de la vente de billets d'avion ou de l'accueil des passagers qui débarquent au Canada. Il faudrait que les ministères fédéraux coordonnent leurs efforts, afin que les services qui s'occupent des visas, ceux qui s'occupent de la promotion touristique et ceux qui s'occupent de l'accueil des passagers comprennent qu'ils font partie de la même entreprise économique considérable qu'est l'industrie touristique. C'est ça qui manque.

La consultation est importante, mais la consultation entre les différents ministères fédéraux l'est encore plus.

Le sénateur Mercer : Je n'ai pas l'habitude d'être limité à deux questions, je vais donc essayer d'en glisser une troisième dans la deuxième. Au moins, je le dis franchement.

Il y a beaucoup de gens qui font la promotion du tourisme au Canada. La province de la Nouvelle-Écosse, d'où je viens, s'y emploie activement. Nos voisins du Nouveau-Brunswick sont aussi très dynamiques, tout comme nos amis du Québec. C'est la même chose dans les autres provinces. Le gouvernement du Canada s'occupe lui aussi de la promotion du tourisme.

Toutes ces activités de promotion sont-elles coordonnées? Nous dépensons énormément d'argent pour attirer des touristes partout au Canada. Il n'y a pas une région du pays qui ne vaille pas la peine d'être visitée. Mais en même temps, et j'essaie de glisser ma troisième question dans la deuxième, je voudrais savoir si le déménagement de la Commission canadienne du tourisme d'Ottawa à Vancouver a eu un impact, positif ou négatif.

M. Goldstein : Pour répondre à la première question, je dirai que la coordination s'améliore. Dans certaines régions, c'est la marque canadienne qui attire les touristes, alors que dans d'autres, comme ici, c'est plutôt la marque individuelle de la province ou de la ville qui l'emporte. Quand on fait de la promotion touristique dans l'État de New York, par exemple, on constate que la marque canadienne est plus importante que celle de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de Toronto, de Halifax ou de Québec.

Lors de sa révision stratégique publiée récemment, la Commission canadienne du tourisme a décidé de s'occuper davantage des grands marchés éloignés, où c'est la marque canadienne qui est la plus efficace, et de laisser les provinces et les villes exploiter les marchés plus proches. Nous sommes d'accord avec ça, car nous pensons que c'est une meilleure répartition des rôles et des responsabilités.

Pour ce qui est du déménagement de la Commission canadienne du tourisme, c'est certainement une bonne chose d'installer le siège de certaines sociétés d'État à l'extérieur d'Ottawa. Dans le cas de la commission, cela l'a amenée à focaliser davantage sur certains marchés de l'Asie-Pacifique. Elle est efficace dans tout le pays, et comme notre organisation, elle est représentée à toutes les réunions et tribunes organisées au Canada.

Pour ce qui est du principe de la décentralisation des sociétés d'État, je pense que c'est une bonne idée. Par contre, j'ignore si cela a rendu la commission plus efficace en tant qu'organisme de marketing.

Senator MacDonald: You mentioned a couple of things in your presentation: The travel deficit in Canada and the impact of airport fees. Therefore, I would like to ask you two questions in regard to both of those areas.

I think we have all seen, heard or read ads on television, radio and in news print, lovely ads, about Canada. I have seen lots of nice ads about Canada, most of them in Canada. If you had a fixed budget to spend on promotion of Canada internationally, how would you spend it and where?

Mr. Goldstein: Again, we are not the marketing organization. However, I think most of the Canada ads you saw in Canada were the "Locals Know" campaign which the CTC commissioned. That was a piece of the stimulus package which was directed at shoring up Canadians traveling within Canada. It was effectively to get the stay vacation, to put the cork in the travel deficit.

Again, there are two ways to impact the travel deficit, negatively or positively: Canadians staying in Canada, or foreign arrivals coming. As the foreign arrivals market fell off in the recession, that was a good strategy. That is just the tip of the iceberg. I believe that was a \$10-million investment of the \$70 million that the CTC was spending.

Senator MacDonald: Not a lot.

Mr. Goldstein: Not a lot but, frankly, it was a well-run, -executed and useful campaign for the resources they had.

The foreign-spend part is on top of that. We do not get to see most of the spending. I use the Olympics as an example: We saw a lot of ads for Ontario and British Columbia. However, those of us watching in Canada were not seeing the bulk of the advertising taking place in the rest of the world.

Am I happy with the percentage breakdown? Yes. In fact, we would love to see more emphasis on some of those long-haul markets where the Canada brand needs to have greater penetration. Are the resources enough? No, we do not think they are.

What was your second question?

Senator MacDonald: My second question was about airport fees. Since the mid-1990s, we have been privatizing a lot of the airports in this country. I think it is fair to say we have seen a substantial change in the quality of a lot of the bigger airports in this country in the past decade. A lot of them are quite beautiful now compared to what they were 15 years ago.

How do you think the privatization of the airports in the country has impacted the industry? Is it positive, negative or neutral?

Mr. Goldstein: I think it is net positive. The problem is that the cost structure that went along with that has not caught up with the current financial reality. To oversimplify an issue, the ceding of control to private local authorities should have come with a

Le sénateur MacDonald : Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de plusieurs choses, notamment du déficit touristique du Canada et des répercussions des droits et redevances aéroportuaires. Je vais donc vous poser deux questions à ce sujet.

Nous avons tous vu, entendu ou lu de superbes publicités sur le Canada, à la télévision, à la radio et dans les journaux. Personnellement, j'en ai vu beaucoup, surtout au Canada. Si vous aviez un budget fixe pour faire la promotion du Canada à l'étranger, à quoi le consacreriez-vous et où le ferez-vous?

M. Goldstein : Encore une fois, ce n'est pas nous qui nous occupons du marketing. Je suppose que la plupart des publicités que vous avez vues au Canada faisaient partie de la campagne « Secret d'ici » qui a été lancée par la CCT. Elle a été financée par le plan de relance du gouvernement du Canada, dans le but d'encourager les Canadiens à voyager au Canada et à y passer leurs vacances, et aussi de résorber le déficit touristique.

Il y a deux façons de lutter contre le déficit touristique : encourager les Canadiens à rester au Canada, ou encourager les étrangers à venir au Canada. Étant donné que le nombre de visiteurs étrangers a beaucoup diminué pendant la récession, c'était une bonne stratégie. Mais ce n'est que la partie émergée de l'iceberg. Cela représentait, je crois, un investissement de 10 millions de dollars, par rapport au budget de 70 millions de dollars de la CCT.

Le sénateur MacDonald : Ce n'est pas beaucoup.

M. Goldstein : En effet, mais franchement, la campagne a été bien menée et elle a été efficace, compte tenu des ressources disponibles.

Le financement des activités de promotion organisées à l'étranger vient s'ajouter à cela. Il y en a beaucoup qu'on ne voit pas. Prenons l'exemple des Jeux olympiques. Nous avons vu beaucoup de publicités pour l'Ontario et la Colombie-Britannique, mais ici au Canada, on n'a pas vu toutes les publicités qui ont été présentées dans le reste du monde.

Vous voulez savoir si je suis satisfait de la façon dont le budget est réparti? Oui. En fait, j'aimerais bien qu'on mette davantage l'accent sur certains marchés éloignés où la marque canadienne a besoin de se faire connaître davantage. Les ressources sont-elles suffisantes? Non, je ne le pense pas.

Quelle était votre deuxième question?

Le sénateur MacDonald : Ma deuxième question portait sur les droits et redevances aéroportuaires. Depuis le milieu des années 1990, on a privatisé beaucoup d'aéroports au Canada. On peut dire que la qualité des grands aéroports du pays s'est nettement améliorée au cours de la dernière décennie. Un grand nombre d'entre eux sont bien plus beaux maintenant qu'ils l'étaient il y a une quinzaine d'années.

À votre avis, la privatisation des aéroports canadiens a-t-elle eu des répercussions positives, négatives ou neutres sur l'industrie?

M. Goldstein : Les répercussions sont clairement positives. Le problème, c'est que la structure de coûts qui en a résulté n'est plus en phase avec la réalité financière actuelle. En termes simples, la cession des aéroports à des administrations locales aurait dû être

corollary reduction in rents over a period of time. Once the investment was put in, it is almost like a rent-to-own scheme, if you will.

Unfortunately, the rent levels have stayed up. They have continued to go in and make huge capital upgrades, especially in the larger centres.

Even medium-market airports like Winnipeg and others have made a substantial investment, but unlike airports that we compete with in the U.S., they cannot raise municipal bonds. They do not have the ability to reach out for capital like their competitors do which is probably why, on average, two million Canadians are cross-border shopping their airports. They are driving across the border to find flights. That is the competitiveness key that is missing.

Senator MacDonald: It still comes back to the fees?

Mr. Goldstein: In historical fairness, this is a piece of transportation policy that was put in place in a different time. It was pre-9/11 when we had a 60-cent dollar.

Not to bore you with economics, but the price elasticity for flights was different back then because we had a built-in discount. We do not have that built-in discount anymore, and that is the competitive imbalance.

Senator Frum: Are you able to comment on pre- and post-2006, before and after the blue sky policy, and what impact that has on tourism? You did just answer this with Senator MacDonald, but where would you like to see the growth come from specifically in the future?

Mr. Goldstein: There is an interesting debate going on in Blue Skies, Open Skies. I think they are bad bumper stickers for a bad campaign. As an organization, we are striving for increased rational competition. I know there are a bunch of airlines that have the ability to fly to Canada that are not doing so now, and not being a part of that competitive landscape because of the cost imbalance. I will use Virgin America as an example. They opened up their flights from Los Angeles to Toronto, and the immediate reaction is Air Canada increased capacity to California and dropped rates. Competition works, but I would consider them to be a rational competitor. When we sat down with them and asked if they could fly more to Canada, because we are broadly interested in that, their main response is it is a cost-structure issue.

We are missing out on competition right now because of the irrational structure that exists, what I call the club sandwich of fees, to land a plane in this country makes it prohibitive.

The Chair: I have more of a comment. Senator Fox talked about the Cirque du Soleil. People are spending money to go to Las Vegas, to see permanent shows of the Cirque du Soleil, which started close to Quebec City, grew up in Montreal, but it is

accompagnée d'une réduction des loyers pendant un certain temps. Une fois que l'investissement était fait, c'était presque un système de location-vente, si on veut.

Malheureusement, les loyers ont continué d'augmenter. Les administrations ont poursuivi leurs importants travaux d'amélioration, surtout dans les grands aéroports.

Même les aéroports de taille moyenne comme celui de Winnipeg ont consenti d'importants investissements, mais contrairement aux aéroports concurrents des États-Unis, les nôtres ne peuvent pas faire appel à des obligations municipales. Ils ne peuvent pas se procurer des capitaux comme leurs concurrents américains, et c'est sans doute la raison pour laquelle, en moyenne, deux millions de Canadiens traversent la frontière pour aller prendre l'avion. Ils traversent la frontière en voiture pour rejoindre un aéroport américain. C'est cet avantage concurrentiel qui manque.

Le sénateur MacDonald : On en revient toujours à une question de droits et de redevances?

M. Goldstein : Il faut reconnaître toutefois que c'est un aspect de la politique des transports qui a été conçu à une autre époque. C'était avant les attentats du 11 septembre, quand notre dollar valait 60 cents américains.

Au risque de vous ennuyer avec des notions économiques, je vous dirai que l'élasticité des prix des billets d'avion était différente car, à l'époque, avec notre devise plus faible, nos prix comportaient une ristourne automatique. Cela n'existe plus aujourd'hui, et c'est ça qui nous fait perdre notre compétitivité.

Le sénateur Frum : Pourriez-vous nous dire si la situation a évolué depuis 2006, c'est-à-dire depuis l'entrée en vigueur de la politique Ciel bleu, et si celle-ci a des conséquences sur le tourisme? Vous venez d'en parler avec le sénateur MacDonald, mais j'aimerais savoir quels secteurs il faudrait à votre avis développer davantage.

M. Goldstein : Il y a tout un débat en ce moment sur Ciel bleu, Ciel ouvert... Ce sont de mauvais slogans pour une mauvaise campagne. Notre organisation, elle, préfère s'employer à accroître la concurrence rationnelle. Je sais qu'il y a des compagnies aériennes qui pourraient être présentes au Canada et qui ne le sont pas à cause des coûts. C'est le cas par exemple de Virgin America. Elle a créé une liaison entre Los Angeles et Toronto, et la réaction immédiate d'Air Canada a été d'augmenter ses vols vers la Californie et de baisser ses tarifs. La concurrence, ça marche, et à mon avis, Virgin America serait un concurrent rationnel. Quand nous lui avons demandé si elle serait prête à augmenter le nombre de ses vols au Canada, car cela nous intéresserait, la réponse a été que c'était un problème de structure de coûts.

À l'heure actuelle, nous souffrons d'un manque de concurrence à cause de la structure irrationnelle qui a été créée. C'est ce que j'appelle un mille-feuille de redevances à payer pour faire atterrir un avion au Canada, si bien que ça devient prohibitif.

Le président : Ce que je vais dire est davantage un commentaire. Le sénateur Fox a parlé du Cirque du Soleil. Les gens sont prêts à dépenser de l'argent pour aller à Las Vegas voir des spectacles permanents du Cirque du Soleil. C'est un cirque qui est né à

basically a Quebec- and Canadian-based product that people are paying a lot of money, from Toronto, Vancouver, Halifax, from everywhere in Canada, to go see them in Las Vegas; and Montreal refused to have a permanent base for the Cirque du Soleil. A lot of what is being locally that we sometimes resist and has a cost.

Some subjects are a little more delicate and we try to be as non-partisan as we can in the committee, but a decision like Expo 2017, the fact that we are not hosting events in Canada that would have an international appeal, has a cost for tourism. Expo '67 or the Olympics in Vancouver were big items promoting Canada.

I know you are not an advocacy group that will want to get into a fight with the government and its decision, but is that not logical? It applies as well to local politics in Montreal not wanting to have the Cirque du Soleil and for the government thinking there is a cost to hosting it, but what is the downfall or the fallout negatively for tourism?

Mr. Goldstein: For the record, we were a supporter of the Expo 2017 bid, but fully recognized that the federal government has a fiscal issue right now that may not have made it compatible with their current priorities.

Our organization is more concerned about, broadly based, what 2017 looks like for Canada as a destination, not just in Edmonton but several places across the country. What does Canada look like? We just had our strategic retreat. Our board of directors came to the conclusion that it is not necessarily an event here or there, but what are the key structural problems we are facing so that we are open and available for the world to be here by 2017, irrespective of those types of events. It should not just be one event in one part of the country. We will have to be innovative and creative on how we welcome the world, like Quebec City did for their recent anniversary.

The Chair: I join on the fact that when you come to Canada you have the impression that you are going into a warehouse when you arrive at the border services. You do not have decorations; you have a big wide space that does not seem to be as welcoming as compared to other countries. I guess it is a question of wanting to take care of security and not promotion.

Mr. Goldstein: I think it is an alignment strategy where we have to look seriously at this as an important economic driver of the Canadian economy. It is the one sector that can both diversify and stimulate the Canadian economy in probably 308 ridings across the country. It is not regionally bound. It is small and large market, and federal government agencies and departments need to align their policies and regulations to reflect that.

Senator Housakos: One of my questions, I guess, is a comment and a follow-up on what the chairman was talking about earlier. Indeed, there are many entertainment centres around the world

Québec, qui s'est développé à Montréal, et on constate aujourd'hui que, pour voir ce produit de fabrication canadienne, des gens de Toronto, de Vancouver, de Halifax et de partout ailleurs au Canada sont prêts à aller jusqu'à Las Vegas. Montréal a refusé de donner une base permanente au Cirque du Soleil. Bien souvent, ce qu'on refuse de faire chez soi finit par nous coûter cher.

Certains sujets sont plus délicats que d'autres, et nous essayons d'être le moins partisans possible dans ce comité, mais quand on pense à une décision comme Expo 2017, il faut reconnaître que le refus d'organiser une manifestation qui attire autant de visiteurs de l'étranger représente un manque à gagner sur le plan touristique. Expo 67 ou les Jeux olympiques de Vancouver ont été de magnifiques instruments de promotion du Canada à l'étranger.

Je sais que vous n'êtes pas un groupe militant et que vous n'allez pas partir en guerre contre une décision du gouvernement, mais cela n'est-il pas logique? C'est la même chose aussi au niveau municipal, lorsque Montréal a refusé d'avoir le Cirque du Soleil sur son territoire, et, aujourd'hui, lorsque le gouvernement décide que ça va coûter trop cher d'organiser Expo 2017. Dans quelle mesure ce genre de décision a-t-il un impact négatif sur le tourisme?

M. Goldstein: Je tiens à dire publiquement que nous appuyons le projet Expo 2017, mais que nous comprenons que, pour le gouvernement fédéral, cela représente un engagement financier qui n'est pas compatible avec ses autres priorités.

Ce qui intéresse davantage notre organisation, c'est de savoir quel genre de destination le Canada sera en 2017, pas seulement Edmonton mais différentes régions du pays. Quelle est l'image du Canada? Nous venons de faire une retraite stratégique, et notre conseil d'administration en a conclu que l'essentiel n'était pas d'avoir des manifestations qui attirent des touristes ici ou là, mais plutôt de résoudre les problèmes d'ordre structurel auxquels nous faisons face, afin que notre pays soit plus accessible au monde extérieur en 2017, quelles que soient les manifestations qui y sont organisées. L'objectif ne devrait pas être d'avoir une seule attraction dans une région du pays. Nous devons faire preuve d'innovation et de créativité dans notre façon d'accueillir le monde extérieur, tout comme la ville de Québec l'a fait récemment pour son 400^e anniversaire.

Le président: Je suis tout à fait d'accord pour dire que, lorsqu'on débarque au Canada et qu'on attend pour passer la douane, on a l'impression d'être dans un hangar. Il n'y a pas de décorations, il n'y a pas d'affiches invitantes comme dans beaucoup d'autres pays, les murs sont vides. Je suppose que c'est parce qu'on privilégie la sécurité par rapport à la publicité.

M. Goldstein: Je pense que c'est une question de concertation, car il faudrait que tout le monde reconnaisse vraiment que le tourisme est un moteur important de l'économie canadienne. C'est sans doute le secteur qui peut diversifier et stimuler l'économie des 308 circonscriptions du pays car il ne se limite pas à une région. C'est à la fois un petit et un grand marché, et il faut que les agences et ministères du gouvernement fédéral adoptent dans cette optique des politiques concertées.

Le sénateur Housakos: En guise de première question, j'aimerais faire un commentaire sur ce que le président a dit tout à l'heure. Il y a certainement beaucoup de villes au monde

that have become hubs for tourism and entertainment shows, and the Cirque du Soleil is a perfect example of a Canadian idea, a Quebec idea that is being capitalized on by people in Las Vegas, as with Céline Dion who performed there for the longest time.

In the Canadian private sector, above and beyond the airline industries and airports, are the hotel industries, the Whistlers and Mont Tremblants of the world. Is the private sector doing enough to promote their products, or are they expecting the burden to be carried completely on the back of taxpayers and the government?

Mr. Goldstein: No, senator. As a matter of fact, the Canadian Tourism Commission and most of the other promotional agencies rely on a leveraging model so that it is a private-public partnership in leveraging advertising dollars. Sometimes in the *New York Times* for example, you will see a Canadian Tourism Commission ad in conjunction with Fairmont Hotels and Air Canada, and so that leveraging model is important.

The second part is there is a bit of a vicious cycle in that we are having an access-to-capital issue, which I know necessarily is not the issue for this committee, but recognizing that many of our members are small- and medium-sized enterprises and have had difficulty both through the recession and coming out of the recession in getting access to capital. Whether it is levers like the Business Development Bank of Canada or Export Development Canada, which are supposedly there to get small businesses ready for the world stage, I think that requires a little more attention.

On the good news side, our sector — and I am sorry I do not have the numbers today — had relatively few bankruptcies going through this recession, which shows the resilience of the sector, I believe.

Senator Housakos: My next question is connected to the question Senator Frum pointed out on open skies. We have had a number of agreements with many places in the world, especially with the EU, European Union, and the United States. You have already commented on that. Are there areas in the world with a potential for tourist dollars right now that we have been negligent on in terms of not expanding open skies markets, be it Asian markets or other places in the world?

Mr. Goldstein: I believe they are in the works. Brazil, India, China, I believe there is already access capacity from China that is being unused, and the same for India. We would be happy to make a formal written answer to that question to the committee just for the sake of accuracy, but those are the key markets that are of interest to us, and as I said earlier, to any global exporter, those are key markets because those are the burgeoning economies.

The Chair: If you could send the answer to the clerk, all members would be happy to receive it.

qui sont devenues de véritables plaques tournantes du tourisme et du spectacle, et le Cirque du Soleil est le parfait exemple d'une idée canadienne, québécoise en fait, qui a été mise à profit par des gens de Las Vegas, comme cela s'est également produit avec Céline Dion, qui y donné des spectacles pendant des années.

Au Canada, outre l'industrie du transport aérien et les aéroports, le secteur privé comprend l'industrie hôtelière, les Whistler et les Mont-Tremblant de ce monde. À votre avis, le secteur privé fait-il assez la promotion de ses produits ou attend-il que ce soit le gouvernement et les contribuables qui en assument complètement la responsabilité?

M. Goldstein : Non, sénateur. En fait, la Commission canadienne du tourisme et la plupart des autres agences de promotion signent des partenariats public-privé afin de disposer des leviers financiers nécessaires au financement de leurs campagnes de promotion. C'est ainsi qu'on peut voir, dans le *New York Times*, par exemple, une publicité conjointe de la Commission canadienne du tourisme, des hôtels Fairmont et d'Air Canada. Voilà le type de leviers financiers qu'ils utilisent.

Par ailleurs, c'est un peu un cercle vicieux en ce sens que nous avons un problème d'accès aux capitaux. Je sais que ce n'est pas tout à fait le mandat de votre comité, mais il n'en demeure pas moins qu'un grand nombre de nos petites et moyennes entreprises ont eu beaucoup de difficultés pendant la récession et que, maintenant, elles ont du mal à réunir des capitaux. Il y a bien sûr des institutions comme la Banque de développement du Canada et Exportation et développement Canada, qui sont censées aider les petites entreprises à s'implanter sur les marchés internationaux, mais c'est un problème qui mérite plus d'attention.

En revanche, et c'est une bonne nouvelle, notre secteur a enregistré relativement moins de faillites que les autres pendant la récession, ce qui témoigne de sa résilience. Malheureusement, je n'ai pas les chiffres avec moi.

Le sénateur Housakos : J'aimerais maintenant vous poser une question reliée à celle du sénateur Frum, à propos de « Ciel ouvert ». Nous avons signé un certain nombre d'ententes avec de nombreux pays, notamment avec l'Union européenne et États-Unis. Vous en avez déjà parlé. Y a-t-il d'autres pays qui pourraient être des viviers de touristes pour le Canada et qu'on aurait peut-être négligés en ne les intégrant pas dans « Ciel ouvert », que ce soient des marchés d'Asie ou d'ailleurs?

M. Goldstein : Je crois que des discussions se poursuivent dans ce sens, avec le Brésil, l'Inde et la Chine... En tout cas, en Chine et même en Inde, il y a déjà une capacité excédentaire qui est inutilisée. Je vous propose de vous faire parvenir une réponse écrite à cette question, car je veux être sûr d'avoir des chiffres exacts, mais ce sont des marchés importants qui nous intéressent beaucoup et qui intéressent n'importe quel exportateur mondial, car ce sont des économies en plein essor.

Le président : Je vous invite à faire parvenir votre réponse à la greffière, qui la transmettra à tous les membres du comité.

Senator Fox: Senator Plett and Senator Dawson asked my second round question so I will ask my third round question right away.

First, you fingered the competitiveness and cost structure of Canadian airports as the main factors involved in bringing tourism down. Can you tell us where we stand in the world in terms of costs among airports?

Second, what would be a level playing field? Is it the comparison with the United States or another country and how do we get there?

Mr. Goldstein: I will respond to the second question first. The United States is our main litmus test and our closest competitor. They are marketing to the same long-haul passenger that we market. They have their challenges. I have this discussion with my counterparts in Washington on a regular basis.

If I understand your first question on the difference, we can give you a detailed chart, which we will file with the clerk of the committee. We are looking at a 20 per cent premium on the cost of a plane ticket to Canada, which is substantial. To the premise of your question, that has been much of the focus because we were trying to address the issue that the committee is looking at. There are other significant issues but the biggest barriers for us are the immigration issues and the cost-structure issues.

Senator Plett: You have touched on something numerous times but I never felt you entirely told us the reason. You talked about Air France flying to Seattle rather than to Vancouver because of cost. A number of times you said, "cost." Maybe it was in your presentation, and if so, I apologize. Why does it cost Air France more money to fly to Vancouver than to Seattle? Is it landing fees? Air France sets their price structure, do they not?

Mr. Goldstein: The short answer is landing fees. Page 18 of the report tabled with the committee by our predecessors will go through that. There are ground rents for a Canadian flight; there are no ground rents for the U.S. airport. Ground rent for an overseas flight is \$25.74 and \$17.06 for a transborder flight.

Senator Plett: Is that cost per passenger?

Mr. Goldstein: I believe it is per ticket. There is no cost for the American flight. The air travellers security charge is \$33.59 for an overseas flight and \$22.26 for a transborder flight. In the U.S., it is subsidized by the U.S. government and the fee is not passed on to the consumer. It is in detail in the report.

Senator Plett: I appreciate that. In your opinion, has increased screening at airports, not only Canadian airports but also American airports, discouraged people from flying?

Le sénateur Fox : Comme le sénateur Plett et le sénateur Dawson ont déjà posé la question que j'avais prévue pour mon second tour, je vais vous poser la question que j'avais prévue pour le troisième tour.

Vous avez commencé par dire que la compétitivité et la structure de coûts des aéroports canadiens étaient les causes principales de la baisse du tourisme. Comment les coûts de nos aéroports se comparent-ils à ceux des aéroports étrangers?

Deuxièmement, vous disiez tout à l'heure qu'il fallait lutter à armes égales, mais comment devrions-nous y prendre? Parliez-vous des États-Unis ou d'un autre pays?

M. Goldstein : Je vais commencer par répondre à la deuxième question. L'industrie américaine est à la fois notre épreuve de vérité et notre concurrent le plus proche. Elle courtise la même clientèle que nous, c'est-à-dire les longues distances. Elle a aussi ses difficultés. Je parle régulièrement à mes homologues à Washington.

Pour ce qui est maintenant des différences de coûts entre les aéroports, je pourrais faire parvenir un graphique détaillé à la greffière du comité. Je peux vous dire d'ores et déjà que cette différence représente un supplément de 20 p. 100 sur le prix d'un billet d'avion pour le Canada, ce qui n'est pas rien. Pour en revenir à votre question, c'est le problème qui a retenu le plus notre attention, compte tenu du mandat de votre comité. Il y en a d'autres, bien sûr, mais à notre avis, les principaux obstacles sont les formalités d'immigration et la structure des coûts.

Le sénateur Plett : Vous y avez fait allusion plusieurs fois, mais vous n'en avez jamais exposé clairement la raison. Vous avez dit qu'Air France avait décidé de faire escale à Seattle plutôt qu'à Vancouver à cause des coûts. À plusieurs reprises, vous avez parlé de « coûts ». C'était peut-être dans votre déclaration liminaire, et si c'est le cas, je vous prie de m'en excuser. Mais pourquoi cela coûte-t-il plus cher à Air France de passer par Vancouver plutôt que par Seattle? Est-ce à cause des redevances d'atterrissage? C'est pourtant Air France qui fixe sa propre structure de prix, n'est-ce pas?

M. Goldstein : La réponse est simple : les redevances d'atterrissage. À la page 18 du rapport qui a été présenté à votre comité par nos prédécesseurs, vous trouverez toutes les explications nécessaires. Un avion qui fait escale au Canada paye un loyer foncier, mais il n'y a pas de loyer foncier dans les aéroports américains. Pour un vol d'outre-mer, ce loyer est de 25,74 \$, et pour un vol transfrontalier, il est de 17,06 \$.

Le sénateur Plett : C'est par passager?

M. Goldstein : Je crois que c'est par billet. Pour un vol qui passe par un aéroport américain, il n'y a pas de loyer foncier. En ce qui concerne le droit pour la sécurité des passagers aériens, il est de 33,59 \$ pour un vol d'outre-mer, et de 22,26 \$ pour un vol transfrontalier. Aux États-Unis, ce droit est acquitté par le gouvernement américain, de sorte que le consommateur n'a pas à le payer. Tout cela est expliqué dans le rapport.

Le sénateur Plett : Je vous en remercie. À votre avis, le renforcement des procédures de sécurité dans les aéroports, non seulement au Canada mais aux États-Unis, décourage-t-il les gens de prendre l'avion?

Mr. Goldstein: No. People are making a choice to travel and to fly. If that were the biggest inhibitor, in a post-9/11 environment you would see the tourism numbers go down.

Senator Plett: Did it not drop post-9/11?

Mr. Goldstein: It went down briefly, senator. Since then, we have seen a massive growth internationally. I do not think that is the issue. I believe that there is a review of CATSA, Canadian Air Transport Security Authority, and our issue is how that aligns itself with the actual traffic of an airport. The interesting problem we face is that every part of the value chain, from the time you arrive at the airport until you board the plane, the airport has control, except for the time you are captured by the CATSA process. It is a case of having better alignments so that CATSA has a better understanding of the numbers. I believe the airports have tried to demonstrate to CATSA when their flight patterns are, the number of flights and the number of people to expect through the queue so that they have appropriate staffing. It would be extremely helpful.

As for the pat-down, people realize they need to be safe. For example, I do not worry about the security issues at Ben Gurion International Airport because I want it to be secure. I do not think that is a big inhibitor; it is part of the travelling reality.

However, in Europe and other places, it might be the reason that passenger rail is a better alternative.

Senator Merchant: I have found that travellers do not believe all of the security measures make them safer. I hear that all the time. They find it to be an inconvenience. I know you are not from CATSA. There is inconsistency from airport to airport. I went to Toronto last week where a gentleman in front of me had four big plastic bags full of little jars. He had about 10 little jars that could have made one big jar if he had wanted to be mischievous on the flight. I find this confusing. I do not mind being patted down, although I will not go through the screening device. I think it is inconsistent.

Mr. Goldstein: I am not a security expert but I have my personal views. I do not feel comfortable answering that.

Senator Merchant: People do not believe they necessarily find the real culprits.

Senator Mercer: I want to comment on something that the chair said about welcoming as we arrive in Canada. The real question is: Are we open for business or are we open for business? That is the question we have to ask ourselves. Pearson International Airport is probably one of the most efficient in the country. As you come into the international terminal, the sign does not work. It makes us look tacky as a first impression.

M. Goldstein : Non. Les gens font un choix délibéré quand ils décident de prendre l'avion. Si c'était un facteur important, on aurait enregistré une baisse du tourisme après la tragédie du 11 septembre.

Le sénateur Plett : Justement, n'y a-t-il pas eu une baisse du tourisme après le 11 septembre?

M. Goldstein : Oui, mais ça n'a pas duré, sénateur. Depuis, nous avons assisté à une croissance extraordinaire au niveau international. À mon avis, le problème n'est pas là. Un examen a été entrepris sur l'ACTSA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, et la question que nous posons est de savoir quel est le rôle de cette administration par rapport au trafic aérien d'un aéroport. Il est intéressant de constater qu'à chaque étape de la chaîne de valeur, à partir du moment où vous arrivez à l'aéroport jusqu'au moment où vous embarquez dans l'avion, c'est l'aéroport qui a le contrôle, sauf à l'étape des formalités ACTSA. Il faudrait donc qu'il y ait une meilleure coordination afin que l'ACTSA ait une meilleure idée du trafic. Je crois que les aéroports ont essayé d'informer l'ACTSA des programmes de vols, du nombre de vols et du nombre de passagers à prévoir dans la file d'attente, pour qu'il y ait suffisamment de douaniers au poste. Ce serait très utile.

Pour ce qui est maintenant des palpations à l'aéroport, les gens savent bien que c'est pour leur propre sécurité. Par exemple, quand je suis à l'aéroport international Ben Gourion, peu m'importent les formalités de sécurité, je veux arriver sain et sauf. Je ne pense donc pas que ce soit un gros obstacle. Ça fait partie de la réalité des voyages en avion. Il faut l'accepter.

En revanche, en Europe et ailleurs, c'est peut-être pour cela que le transport ferroviaire est un meilleur choix.

Le sénateur Merchant : J'ai l'impression que les voyageurs ne croient pas que tous les dispositifs qui sont mis en place accroissent leur sécurité. C'est ce que j'entends dire constamment. Ils estiment plutôt qu'ils sont désagréables. Je sais bien que vous ne représentez pas l'ACTSA. Et puis, les consignes ne sont pas les mêmes d'un aéroport à l'autre. J'étais à Toronto la semaine dernière, et le passager qui était devant moi avait quatre sachets en plastique remplis de petits contenants. Il aurait pu amalgamer les 10 petits contenants, s'il avait voulu faire des bêtises pendant le vol. Tout cela ne fait qu'ajouter à la confusion. Les palpations ne me dérangent pas, mais je refuse de passer aux rayons X. Les consignes sont très différentes d'un aéroport à l'autre.

M. Goldstein : Je ne suis pas un expert en matière de sécurité, mais j'ai mon opinion là-dessus, que je préfère garder pour moi.

Le sénateur Merchant : Les gens sont convaincus que ces mesures ne sont pas toutes efficaces.

Le sénateur Mercer : J'aimerais revenir sur ce que disait le président tout à l'heure au sujet de l'accueil des voyageurs qui débarquent au Canada. La question qu'il faut se poser est la suivante : est-ce qu'on est prêt à faire des affaires ou pas? L'aéroport international Pearson est sans doute l'un des plus efficaces au Canada, mais quand on arrive dans le terminal, les panneaux ne fonctionnent pas. Ça fait bizarre comme première impression.

My question is somewhat related to that. Has the Tourism Industry Association of Canada developed some best practices or criteria to assess the best practices of Canadian airports across the country?

Mr. Goldstein: No. That would be up to the Airports Council of Canada. One of the by-products of the Olympics, for example, is the multilingual signage at the Vancouver airport. If we are to attract an increasing number of visitors from India or Spanish-speaking countries or China, having those multilingual signs would be a great improvement.

The best practices issue is best laid to the airports council.

Senator Mercer: We seem to forget at airports that we are a multicultural country — the most multicultural country in the world — and that we can speak more languages than any other country in the world. It sort of stops at the curb as we get out of the car to enter an airport, other than Vancouver.

Mr. Goldstein: If I might, that is one of our best calling cards. We have a great diversity in our cities. We have a reputation for cosmopolitan but safe cities. It is a great drawing card that was quite well highlighted by the Olympics. This makes us quite attractive to the burgeoning middle-class population from some countries who are travelling the world for the first time.

Senator Frum: Does your organization have any position on cabotage and how that might have a beneficial influence on tourism?

Mr. Goldstein: We were not in support of cabotage, but we are in support of increased competition within Canada between Canadian carriers and to Canada for carriers under the blue sky agreement.

Senator Martin: I cannot seem to take my eye off the chart on page 3 of your presentation.

Mr. Goldstein: Ms. Sadler has done a very good job with that chart.

Senator Martin: Yes, I will compliment you on that.

I know that Canada has dropped. Do you have any information as to how Malaysia jumped to where it was? Turkey came out of the blue and landed in the number seven spot. Do you have any other information as to how these countries have moved up and what some of the determining factors were?

Mr. Goldstein: Some of it is marketing. Some of it is open visa structures. There are proximity issues, whether they are in Europe or other parts of the world. Those are determining factors. The Canadian dollar is a factor, but it is not as big a factor as some people would want to dismiss it to be. If the Canadian dollar was the only factor in this chart, then the U.K. would have dropped as well because Canada's dollar has gained in value proportionally

J'aimerais donc savoir si l'Association de l'industrie touristique du Canada a défini des pratiques exemplaires ou des critères applicables aux aéroports canadiens.

M. Goldstein : Non, c'est au Conseil des aéroports du Canada de le faire. Par exemple, depuis les Jeux olympiques, l'aéroport de Vancouver a des panneaux en plusieurs langues. Si nous voulons attirer un nombre croissant de visiteurs d'Inde, de pays hispanophones ou de Chine, il faudrait avoir des panneaux multilingues.

C'est au Conseil des aéroports du Canada de définir les pratiques exemplaires.

Le sénateur Mercer : Dans nos aéroports, on a tendance à oublier que nous sommes un pays multiculturel, sans doute le plus multiculturel au monde, et que nous avons la capacité de servir les gens dans un nombre incroyable de langues, sans doute plus que dans n'importe quel autre pays au monde. On a l'impression que ça s'arrête à partir du moment où on met le pied dans l'aéroport, à l'exception de celui de Vancouver.

M. Goldstein : Justement, c'est sans doute l'un de nos plus grands atouts. Nos villes offrent une grande diversité; elles sont cosmopolites mais elles ont la réputation d'être sûres. C'est un atout qu'on a su mettre en valeur pour les Jeux olympiques. Dans les pays émergents, c'est quelque chose qui attire les membres de la classe moyenne qui, bien souvent, en sont à leur premier voyage à l'étranger.

Le sénateur Frum : Votre organisation a-t-elle une position sur le cabotage? Cela peut-il avoir une incidence positive sur le tourisme?

M. Goldstein : Nous ne sommes pas partisans du cabotage, mais nous sommes pour une plus grande concurrence à l'intérieur du Canada entre les transporteurs canadiens, et entre les transporteurs qui ont signé l'accord « Ciel bleu ».

Le sénateur Martin : Je n'arrive pas à détacher les yeux de votre graphique, à la page quatre de votre déclaration.

M. Goldstein : Mme Sadler a fait un excellent travail.

Le sénateur Martin : Oui, je dois vous en féliciter.

Je vois que le Canada a reculé. Savez-vous comment la Malaisie est arrivée là où elle est? La Turquie a été propulsée de je ne sais où à la septième place. Savez-vous pourquoi tous ces pays sont arrivés là où ils sont? Quels ont été les facteurs déterminants?

M. Goldstein : Il y a la publicité, il y a les formalités assouplies pour les visas... Il y a aussi la distance, quand il s'agit de pays d'Europe ou d'ailleurs dans le monde. Ce sont là des facteurs déterminants. Le dollar canadien est aussi un facteur, mais pas aussi important que certains voudraient le faire croire. En effet, si le dollar canadien était le seul facteur déterminant dans ce graphique, le tourisme britannique aurait également baissé

with many of those other currencies. U.S. tourists to the U.K. would have dropped in a proportional way, but it has not. I do not know if I have explained that clearly or not.

Senator Martin: Yes, that was fine.

Mr. Goldstein: There are a series of factors. Some of these areas have been extremely aggressive. Turkey is an example. They have been extremely aggressive in marketing, and to Senator Mercer's point, they will tell you they are open for business and they have aligned themselves with a tourism strategy to bring people there.

Senator Housakos: I have a supplementary to Senator Martin's question. Is it fair to say that our largest number of tourists come from the United States and is it not also fair to say that, over the last 10 years, if you do an analysis of the periods of time where we have more activity coming up from the U.S., it is when we have a lower dollar? When our dollar goes up in strength, there is a significant drop in American tourists who come to Canada. Turkey is a prime example of a tourist destination. Is it fair to say, again, that one of the significant reasons for its growth is that it is a very inexpensive place right now to go to and vacation?

Mr. Goldstein: As we said in our opening statement, senator, when we were 40 per cent discounted because of the dollar, it was an easier sell. That does not mean we cannot be competitive in a dollar parity world. That is the first part of the answer.

The second part is that we found that the price-sensitive, dollar-sensitive traffic is more of a Canadian phenomenon than a U.S. phenomenon. The impact it has on the trade deficit is that it inspires more Canadians to want to go to the United States. The Americans were less price sensitive to what was going on with the Canadian dollar. Border issues are, frankly, a bigger inhibitor, and the new passport issue is a bigger inhibitor to the American tourists coming here.

At the same time, it is the long-haul visitor that we are more interested in. That cross-border traffic, while important for several border communities, were not big spenders; they did not stay a long time; and they were not making a large contribution to the Canadian economy. It is not so much the Buffalo-New York example as the New York-New Orleans-San Francisco, just to use the American examples. It is those longer-haul tourists that are really the sweet spot.

As we said, we are less and less of a "drive to" country. That phenomenon has reduced itself, and that is why the structural issues are so important to us.

The Chair: Mr. Desjardins, Mr. Goldstein, Ms. Sadler, thank you for your presence.

puisque la valeur du dollar canadien a augmenté par rapport à bon nombre de ces devises. Et le nombre de touristes américains au Royaume-Uni aurait également baissé, ce qui ne s'est pas produit. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre.

Le sénateur Martin : Oui, ça va.

M. Goldstein : Il y a un ensemble de facteurs. Certains de ces pays se sont montrés particulièrement dynamiques. C'est le cas de la Turquie, par exemple. Les Turcs ont lancé des campagnes de promotion particulièrement dynamiques, et, pour reprendre l'expression du sénateur Mercer, ils ont su montrer que leur pays était prêt à faire des affaires et, en plus, prêt à accueillir des touristes.

Le sénateur Housakos : J'aimerais poser une question supplémentaire à la suite du sénateur Martin. Peut-on dire que la majorité de nos touristes viennent des États-Unis et que, si l'on en juge d'après les 10 dernières années, leur nombre augmente quand notre devise est plus faible? Quand la valeur de notre dollar augmente, on constate que le nombre de touristes américains au Canada diminue considérablement. La Turquie est un bon exemple de destination touristique populaire. Peut-on dire que c'est surtout parce que c'est une destination bon marché pour y passer des vacances?

M. Goldstein : Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, sénateur, c'était plus facile de vendre le Canada comme destination touristique lorsque notre dollar valait 40 p. 100 de moins. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas être compétitifs avec un dollar à parité. Voilà ma réponse à la première partie de votre question.

Deuxièmement, nous avons constaté que c'est surtout les Canadiens, plus que les Américains, qui sont sensibles à la valeur du dollar. Si bien que ce sont les Canadiens qui, lorsque leur devise est forte, vont vouloir aller aux États-Unis, ce qui va accroître le déficit touristique. Les Américains sont moins sensibles à la valeur de la devise canadienne. Par contre, les formalités à la frontière sont un obstacle plus important pour eux, notamment l'instauration du nouveau passeport.

D'un autre côté, ce sont les touristes qui viennent de plus loin qui nous intéressent le plus. En effet, les Américains qui traversent la frontière, même si c'est important pour les collectivités frontalières, ne dépensent pas beaucoup d'argent au Canada et ne contribuent donc pas beaucoup à l'économie canadienne. Autrement dit, les touristes qui viennent de Buffalo sont moins intéressants pour notre économie que ceux qui viennent de New York, de la Nouvelle-Orléans et de San Francisco, pour donner des exemples américains. Bref, ce sont les touristes qui viennent de loin qui nous intéressent vraiment.

Comme je le disais tout à l'heure, nous sommes de moins en moins un pays où l'on se rend en voiture, et c'est pour cela que les problèmes structurels sont importants pour nous.

Le président : Monsieur Desjardins, monsieur Goldstein et madame Sadler, je vous remercie d'être venus.

[Translation]

Before we wrap up, I would like to remind the committee members that, next Tuesday, we are welcoming the Atlantic Canada Airports Association.

Thank you everyone.

(The committee is adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to continue its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[Translation]

The Chair: Honourable Senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in session. Thank you for being here today.

This morning, we continue our study of the Canadian air transport sector.

[English]

Appearing before us this morning on behalf of Atlantic Canada Airports Association are Keith Collins, President, Atlantic Canada Airports Association and CEO of St. John's International Airport; and David Innes, Treasurer, Atlantic Canada Airports Association and CEO of Fredericton International Airport.

Keith Collins, President, Atlantic Canada Airports Association:

Thank you and good morning, senators. Thank you for the invitation to speak with you this morning regarding your timely study of emerging issues in the Canadian airline industry, in which airports play an integral role. Over the past few weeks, we have been following the testimony by our industry partners with great interest.

The Atlantic Canada Airports Association is made up of 14 airports that link our region to the rest of country and the world. Our goal is to have a strong, viable, successful and well-connected Atlantic Canada.

We would like to touch on a number of important things today, including: the significance of having a competitive aviation environment in Canada; why air access is such a critical factor to business growth in Atlantic Canada; the fiscal realities that exist in maintaining safe and secure airport infrastructure; and last but certainly not least, the pride we have in operating airports on behalf of our communities.

[Français]

Avant de terminer, j'aimerais rappeler aux membres du comité que mardi prochain, nous recevrons l'Association des aéroports du Canada atlantique.

Merci à tous.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Ce matin, nous poursuivons notre étude sur le secteur canadien du transport aérien.

[Traduction]

Nous accueillons ce matin l'Association des aéroports du Canada Atlantique, représentée par M. Keith Collins, président de l'Association des aéroports du Canada Atlantique et PDG de l'aéroport international de St. John's, et M. David Innes, trésorier de l'Association des aéroports du Canada Atlantique et PDG de l'aéroport international de Fredericton.

Keith Collins, président, Association des aéroports du Canada Atlantique : Merci, et bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs. Merci de nous avoir invités à comparaître ce matin pour discuter de l'étude très opportune que vous menez actuellement sur les nouveaux enjeux dans l'industrie canadienne du transport aérien, où les aéroports jouent un rôle essentiel. Au cours des dernières semaines, nous avons suivi les témoignages de nos partenaires de l'industrie avec beaucoup d'intérêt.

L'Association des aéroports du Canada Atlantique regroupe 14 aéroports, qui relient notre région au reste du pays et au monde. Notre objectif, c'est un Canada atlantique fort, viable, prospère et bien desservi.

Nous aimerions aborder avec vous aujourd'hui plusieurs sujets importants, notamment : les conséquences de l'existence d'un environnement de l'aviation concurrentiel au Canada; pourquoi l'accès par voie aérienne constitue un facteur si déterminant pour la croissance d'une entreprise au Canada atlantique; les réalités financières liées au maintien d'une infrastructure aéroportuaire sûre; et enfin — dernier sujet mais non le moindre —, la fierté que nous avons à exploiter des aéroports pour le compte de nos collectivités.

Our region is a unique one in Canada, made up of four provinces, one of which is an island, P.E.I., and one of which has a major island component, Newfoundland and Labrador. They rely heavily on air transportation to keep people, goods and the economy moving.

In Atlantic Canada, air transportation is even more vital to our economic agenda than other modes of transportation. This is because our region's rail system is limited and not present in all provinces, and our major cities are more than a 10-hour drive from other major Canadian centres. Our region has experienced remarkable economic growth and diversity in the past decade. That growth has been both facilitated and accelerated by the expansion of air service in the region.

While we have a relatively modest population base of 2.3 million people, we welcome over 5 million visitors to our region every year, which makes tourism an important sector in the economic generator in Atlantic Canada. Our 14 airports move more than 6.5 million passengers per year, which is three times the total population of the region. That numbers has grown by an average of 5 per cent annually since 2002.

We are not only moving passengers and cargo in and out of Atlantic Canada; we are enabling the growth of our local economies. Our airports together generate over \$2.6 billion in economic activity every year, supporting just under 17,000 person years of employment and over \$500 million in wages alone.

Our airports are the links to our towns and cities, but they have also become gateways to markets and destinations throughout the world for companies that do business in our provinces. Take, for example, St. John's, where I am from. With the expansion of the offshore oil and gas industry and the growth in tourism, our city has been booming. New companies are setting up business throughout our capital region to capitalize on the expanding opportunities. This growth has also impacted our airport.

We completed a terminal expansion in 2002 to provide the capacity to accommodate 900,000 passengers per year, which we expected, based on previous growth rates, would see us comfortably through 2010. However, we have grown at unprecedented levels in St. John's; this year we will handle more than 1.3 million passengers and traffic is still growing in step with the Newfoundland and Labrador economy.

The Fredericton region is another case in point, where my colleague is from. The new economy in Fredericton is driven by businesses that operate in a global marketplace. Good examples are the IT and consulting engineering firms that have grown out of that city's universities to become major employers. These businesses exist by offering a very specialized product to clients that are literally all over the world.

Notre région est unique au Canada, avec ses quatre provinces — dont une est une île, l'Île-du-Prince-Édouard, et une autre est composée en grande partie d'une île, Terre-Neuve-et-Labrador — qui comptent énormément sur le transport aérien pour permettre la libre circulation des personnes et des biens et pour maintenir l'économie en marche.

Le transport aérien au Canada atlantique est encore plus essentiel à notre programme économique que les autres modes de transport. Cette situation est due au fait que notre réseau ferroviaire régional est limité et ne dessert même pas toutes nos provinces et que nos principales villes sont à plus de 10 heures de route des autres principaux centres canadiens. Notre région a connu une croissance et une diversification sans précédent de son économie au cours de la dernière décennie. Cette croissance a été facilitée et accélérée par l'expansion du service aérien dans la région.

Bien que notre population de base, 2,3 millions d'habitants, soit relativement modeste, notre région accueille chaque année plus de 5 millions de visiteurs, ce qui fait du tourisme un secteur important et un moteur économique au Canada atlantique. Le nombre de passagers qui utilisent nos 14 aéroports pour leurs déplacements s'élève à plus de 6,5 millions par année — soit trois fois la population totale de la région — et ce nombre augmente en moyenne de 5 p. 100 par année depuis 2002.

Non seulement nous assurons le transport des personnes et des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada atlantique, mais nous permettons aussi à nos économies locales de se développer. Nos aéroports génèrent annuellement plus de 2,6 milliards de dollars en activités économiques, ils soutiennent des emplois qui équivalent à tout près de 17 000 années-personnes et ils versent plus de 500 millions de dollars en salaires seulement.

Nos aéroports sont bien sûr les liens vers nos villes, mais ils sont aussi devenus des points d'accès à des marchés et à des destinations partout dans le monde pour les entreprises qui font des affaires dans nos provinces. Prenons par exemple St. John's, d'où je viens. L'expansion de l'industrie pétrolière et gazière au large des côtes et la croissance du tourisme a permis à notre ville de prospérer. De nouvelles entreprises s'installent partout dans la région de notre capitale pour tirer profit des occasions qui se multiplient. Cette croissance a aussi eu des incidences sur notre aéroport.

Nous avons terminé l'agrandissement d'un terminal en 2002 afin de répondre aux besoins de 900 000 passagers chaque année, ce qui, selon nos taux de croissance précédents, devait nous permettre de fonctionner aisément jusqu'à la fin de 2010. Toutefois, nous avons atteint des taux de croissance sans précédent à St. John's. Nous accueillerons plus de 1,3 million de passagers cette année, et le trafic continue de croître au même rythme que l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador.

La région de Fredericton, d'où vient mon collègue, constitue un autre exemple type. La nouvelle économie de Fredericton repose sur des entreprises qui exercent leurs activités dans un marché mondial. Les cabinets de TI et de génie-conseil qui sont issus des universités de la ville et qui sont devenus des employeurs importants en sont de bons exemples. Ces entreprises existent parce qu'elles offrent un produit très spécialisé à des clients qui se trouvent littéralement partout dans le monde.

The point I am making from these examples is that today's business competes in a fast-paced global economy. Companies no longer have to be located in large national or international centres to compete, but they do require efficient access to regional, national and international destinations. The businesses that have located in our cities require ease of access throughout Canada to the U.S. and Europe to conduct their business.

Atlantic Canada's economic survival depends on the ability of our businesses to compete in this global marketplace. Our airports provide this fundamentally important access, as did rail and seaports in the past. In fact, we argue that airports have truly become the economic centre of the regions we serve and critical enablers of regional economic expansion.

Our airport organizations remain committed to providing that vital service, and it is because of this that we have grown. We have worked closely with air service providers to add new routes and airline capacity throughout our region.

When divestiture of airports began over a decade ago, there were many unknowns. Community operated airport authorities rose to the challenge and have operated the airports in a businesslike fashion. The growth we have seen in the past decade is a testament to what can be accomplished by making communities more accountable for their success. It is evident that the model of having airports operated by the communities has worked, in our opinion, as passenger traffic at airports in our region has grown by between 20 per cent to as high as 50 per cent over the past 10 years.

Our authorities operate airports as a business. We have diversified revenue streams by establishing business parks, growing retail services, developing cargo business and attracting new airlines. We have invested heavily in our airports' infrastructure to ensure that there is adequate capacity to accommodate both airline and passenger demands, to maintain operational integrity and to keep our economies moving forward.

While we agree that divestiture of airports was the right thing to do for both air service development and economic development, but, over a decade later, many challenges remain and we believe it is time to correct the model.

You have heard of our many challenges from our Canadian airport partners and the airlines. We echo their thoughts that the most significant challenge facing Canada's aviation industry is that it has become uncompetitive. The price of flying in Canada is too high. No doubt, senators would have seen the article in the business section of *The Globe and Mail* over the weekend talking about that very topic.

Ce que je veux démontrer au moyen de ces exemples, c'est que les entreprises d'aujourd'hui se font concurrence dans une économie mondiale qui marche à vive allure. Les entreprises n'ont plus besoin d'être situées dans des grands centres nationaux ou internationaux pour livrer concurrence, mais elles doivent pouvoir accéder facilement à des destinations régionales, nationales et internationales. Les entreprises qui se sont installées dans nos villes doivent avoir accès facilement à tout le Canada, aux États-Unis et à l'Europe pour mener leurs activités commerciales.

La survie économique du Canada atlantique dépend de la capacité de nos entreprises à livrer concurrence sur ce marché mondial. Les aéroports fournissent cet accès d'une importance fondamentale, comme le faisaient autrefois les voies ferrées et les ports de mer. En fait, nous dirions que les aéroports sont réellement devenus le centre économique des régions qu'ils desservent, et des catalyseurs clés de l'expansion économique régionale.

Nos organisations aéroportuaires demeurent déterminées à offrir ce service essentiel, et c'est à cela que nous devons notre croissance. Nous avons collaboré étroitement avec les fournisseurs de services de transport aérien pour ajouter de nouvelles routes et accroître la capacité aérienne dans toute notre région.

Lorsque les cessions d'aéroports ont commencé, il y a plus d'une décennie, il y avait beaucoup d'inconnues. Les autorités aéroportuaires administrées par les collectivités se sont montrées à la hauteur, elles ont exploité les aéroports comme des entreprises privées, et la croissance que nous avons enregistrée au cours de la dernière décennie est révélatrice de ce que l'on peut accomplir lorsque l'on rend les collectivités plus responsables de leurs succès. De toute évidence, le modèle d'aéroports administrés par les collectivités a fonctionné, selon nous, si l'on considère que le trafic de passagers dans les aéroports de notre région a connu une hausse allant de 20 p. 100 jusqu'à 50 p. 100 au cours de la dernière décennie.

Nos autorités exploitent les aéroports comme des entreprises. Nous avons diversifié nos flux d'entrée grâce à la création de parcs d'affaires, à l'augmentation des services de détail, au développement d'activités de fret et à l'attraction de nouveaux transporteurs aériens. De plus, nous avons aussi investi massivement dans l'infrastructure de nos aéroports afin de nous assurer d'une capacité adéquate pour répondre aux demandes des transporteurs aériens et des passagers, pour maintenir l'intégrité opérationnelle, et pour faire en sorte que nos économies continuent de progresser.

Alors que nous reconnaissons que les cessions des aéroports étaient opportunes, tant pour le développement des services aériens que pour le développement économique, plus d'une décennie plus tard, nous constatons que le modèle pose encore de nombreux défis et nous croyons qu'il est temps de le corriger.

Nos partenaires aéroportuaires canadiens et les transporteurs aériens vous ont aussi exposé bon nombre des défis auxquels notre secteur est confronté. Tout comme eux, nous estimons que le principal défi auquel l'industrie de l'aviation canadienne est confrontée est qu'elle n'est plus concurrentielle. Les tarifs aériens au Canada sont trop élevés. Vous avez certainement vu, mesdames et messieurs les sénateurs, l'article que le *Globe and Mail* publiait précisément sur cette question dans sa section Affaires, en fin de semaine.

A number of costs compound the final ticket price seen and paid for by the air traveller, including airport rent, fuel taxes, HST, the Air Travellers Security Charge, NAV CANADA fees, and the airport improvement fee. With the exception of the NAV CANADA and airport improvement fees, these costs are government fees and taxes which are ultimately borne by the consumer.

Our airport model in Canada is also in sharp contrast to the model implemented by the United States government. That government makes direct strategic investments in its airports and leverages these investments to facilitate economic growth. The U.S. government provides support for capital projects at both big and small airports and at a level that currently amounts to just over \$2 per passenger per year. Similar strategic airport investments are also being made by other developed and developing countries that have recognized the economic leverage available at their airports.

However, in Canada, support for capital projects is limited to small community airports and is not available for our national airports. While being part of Canada's National Highway System is a cornerstone in obtaining federal funds, being part of the National Airport System excludes federal support.

The net result is that Canada is at a competitive disadvantage for air transportation in comparison to the rest of the world. In fact, a recent World Economic Forum study ranked Canada 114th out of 130 countries in terms of cost competitiveness in the travel and tourism sector. In our view, this is simply not acceptable for Canada.

This is resulting in leakage of traffic to airports located across the border. In Atlantic Canada, especially New Brunswick, our airports and airlines struggle with price competitiveness daily as they compete for business with Bangor, Maine. It is estimated that the Fredericton airport alone loses more than 25,000 passengers per year to Bangor. This represents a significant financial loss to the Canadian economy in terms of airport and airline revenue.

Twenty-six airports are deemed as part of our National Airport System as designated upon transfer. If an airport had over 200,000 annual passengers or was located in a capital city or in a strategic location, it was deemed to be nationally significant and therefore part of the National Airport System. There were seven such airports located in Atlantic Canada, four of which could be classified as small with fewer than 500,000 passengers annually. These small NAS airports have significant capital expenditures, and the revenue collected from traffic volumes is just not sufficient to sustain their capital-intensive assets.

Au nombre des coûts qui composent le coût final d'un billet et qui sont payés par le voyageur figurent : le loyer de l'aéroport, les taxes sur le carburant, la TVH, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, les droits exigés par NAV CANADA et les frais d'améliorations aéroportuaires. À l'exception des droits de NAV CANADA et des frais d'améliorations aéroportuaires, ces coûts sont des droits et des taxes imposés par l'État et que le consommateur doit défrayer en dernier ressort.

Notre modèle d'aéroport, au Canada, contraste en outre fortement avec le modèle mis en œuvre par le gouvernement des États-Unis, qui réalise des investissements stratégiques directs dans ses aéroports et qui les optimise de façon à favoriser la croissance économique. Le gouvernement américain contribue à des projets d'immobilisation dans les aéroports grands ou petits, et ce, à un niveau qui atteint actuellement plus de 2 \$ par passager par année. D'autres pays développés et en voie de développement qui ont reconnu le levier économique que constituent leurs aéroports ont aussi fait des investissements aéroportuaires stratégiques similaires.

Toutefois, au Canada le soutien aux projets d'immobilisation est offert seulement aux aéroports situés dans de petites collectivités, et non pas à nos aéroports nationaux. Alors que le fait de faire partie du réseau routier national du Canada est la pierre angulaire de l'obtention de fonds fédéraux, le fait de faire partie du Réseau national des aéroports exclut le soutien fédéral.

Comme résultat net, comparativement au reste du monde, le Canada se trouve dans une position de désavantage concurrentiel. En fait, une étude récente du Forum économique mondial classait le Canada au 114^e rang sur 130 pays en ce qui concerne la compétitivité des coûts dans le secteur des voyages et du tourisme. À notre avis, cette situation est tout simplement inacceptable pour le Canada.

Cette situation a mené à un exode du trafic vers les aéroports situés de l'autre côté de la frontière. Au Canada atlantique — et plus particulièrement au Nouveau-Brunswick —, nos aéroports et les transporteurs aériens s'escriment chaque jour avec la compétitivité des prix, alors qu'ils se battent pour rester compétitifs avec Bangor, au Maine. On estime qu'à lui seul, l'aéroport international de Fredericton perd 25 000 passagers chaque année au profit de Bangor. Cela représente une perte financière importante pour l'économie canadienne au titre des revenus des aéroports et des transporteurs aériens.

Vingt-six aéroports ont été désignés membres du Réseau national d'aéroports au moment de leur cession. Si un aéroport accueillait plus de 200 000 passagers par année ou s'il était situé dans une capitale ou dans un endroit stratégique, il était réputé avoir une importance nationale et, par conséquent, faire partie du Réseau national des aéroports. Sept de ces aéroports se trouvent au Canada atlantique, dont quatre pourraient être qualifiés de petits, avec moins de 500 000 passagers par année. Or, ces petits aéroports du RNA ont des dépenses d'immobilisations importantes, et les recettes qui proviennent du volume de trafic ne suffisent pas à entretenir leurs actifs à forte densité de capital.

It is fair to say that at time of transfer of the airports to the Canadian airport authorities, the cost of these obligations and the required revenues to operate and maintain airports was not fully realized by anyone. Clearly the challenges these smaller airports would face financially was not understood. It has become clearer as a number of these smaller NAS airports are not able to maintain their capital infrastructure requirements.

Small NAS airports are struggling to raise the necessary capital for infrastructure improvements to keep up with airside safety-related projects. Runways, taxiways and aprons are becoming increasingly costly to maintain and upgrade. These airports require sustainable, predictable federal funding for essential safety-related airside capital projects.

There are only five airports in Canada located on federal land with passenger traffic of less than 500,000 and four of them are in Atlantic Canada. These airports are currently working with Transport Canada to find a solution to their safety-related infrastructure deficit.

I would like to take this opportunity to bring forward a perspective of some of the non-NAS smaller airports, regional and local airports located in our region, however this issue is not unique to our region in Atlantic Canada.

Local and regionally operated airports have significant challenges in raising the capital required to operate their capital-intensive airports. They rely on infrastructure programming through Transport Canada called the Airports Capital Assistance Program or ACAP. This program has been in place since the transfer of airports from the federal government. Since 2000, it has been funded on average of approximately \$38 million dollars annually. The funding has not increased in over 10 years, but as we all know, the cost of doing business has risen considerably.

For example, the cost to repave the standard 7,500-foot runway is currently in the range of \$10 million. This represents the 50 per cent cost increase since the year 2000 while ACAP program funding has remained constant. There are approximately 200 ACAP-eligible airports across the country. It is an ongoing challenge for these airports to access the limited funds that are available to them. For many of those airports, ACAP is their own source of capital.

Over the course of these hearings, there have been a number of references to customer service and the overall airport experience. I would like to close with a few thoughts on how customer service is integral to everything we do.

As CEOs of airports, safety, security and consistent airport experiences are always top of mind. Our airports take great pride in serving our customers. We have programs to gather customer feedback, and the vast majority of our airports take part in some form of industry benchmarking surveys to measure customer service at their airports. For example, the Halifax Stanfield and Fredericton airports participate in the world-class Airport Service

On peut affirmer à juste titre qu'au moment de la cession de l'aéroport aux autorités aéroportuaires canadiennes, personne ne réalisait vraiment quels seraient les coûts de ces obligations et les revenus qui seraient nécessaires pour exploiter et entretenir les aéroports. Il est clair qu'on ne comprenait pas les défis financiers auxquels seraient confrontés ces petits aéroports. Il est maintenant évident que plusieurs petits aéroports du RNA sont incapables de satisfaire à leurs besoins en matière d'immobilisations.

Les petits aéroports du RNA se démenent pour trouver les capitaux nécessaires à l'amélioration de l'infrastructure pour réaliser des projets liés à la sécurité côté piste. Le coût d'entretien et de mise à niveau des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic est de plus en plus élevé. Ces aéroports ont besoin d'un financement fédéral durable et prévisible pour des projets essentiels d'immobilisation liés à la sécurité côté piste.

Il n'y a que cinq aéroports au Canada qui se trouvent sur le territoire domanial et dont le trafic passager est inférieur à 500 000, et quatre d'entre eux sont au Canada atlantique. Ces aéroports travaillent actuellement avec Transports Canada pour trouver une solution à leur déficit d'infrastructures liées à la sécurité.

Bien que la question ne soit pas propre à notre région, j'aimerais aussi profiter de cette occasion pour faire valoir le point de vue de certains des petits aéroports régionaux et locaux qui ne font pas partie du RNA et qui sont situés au Canada atlantique.

Les aéroports locaux et ceux qui sont exploités au niveau régional ont beaucoup de difficulté à trouver les fonds nécessaires pour exploiter leurs aéroports exigeants en capitaux. Ils comptent sur le programme d'infrastructure de Transports Canada, appelé Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA. Ce programme est en place depuis que le gouvernement fédéral a cédé les aéroports. Depuis 2000, le programme a reçu un financement moyen de près de 38 millions de dollars par année. Ce financement n'a pas augmenté depuis plus de 10 ans, tandis que, comme nous le savons tous, le coût d'exploitation des entreprises s'est considérablement accru.

Par exemple, le coût de repavage d'une piste standard de 7 500 pieds se situe actuellement aux alentours de 10 millions de dollars. Ce montant représente une augmentation de 50 p. 100 du coût depuis l'an 2000, alors que le financement du programme est demeuré constant. Près de 200 aéroports au pays sont admissibles au PAIA, et l'accès aux fonds limités qui sont mis à leur disposition constitue un défi constant. Pour nombre de ces aéroports, le PAIA est leur unique source de fonds.

Au cours de ces audiences, on a fait allusion à plusieurs reprises au service à la clientèle et à l'expérience aéroportuaire globale. J'aimerais conclure par quelques éléments de réflexion sur la façon dont le service à la clientèle fait partie intégrante de tout ce que nous faisons.

À titre de PDG d'aéroports, la sécurité et le dépassement des attentes de nos clients sont toujours en tête de nos priorités. Nos aéroports sont très fiers de servir leurs clients. Nous avons des programmes visant à recueillir les commentaires des consommateurs, et la grande majorité de nos aéroports participent à des analyses comparatives de l'industrie pour mesurer le service à la clientèle dans les aéroports. Par exemple, l'aéroport international Stanfield, à

Quality or ASQ survey. Some other airports participate in the InterVISTAS Customer Satisfaction Benchmarking Program while still others like St. John's track their own performance through statistically significant research conducted at their airports once or twice a year. These surveys provide valuable feedback on where one airport compares to another, and as CEOs, we are able to use this information to identify and work on areas where there may be weakness.

When it comes to the customer experience at airports, airport authorities have a complex business model to manage, but it is a job we take very seriously. It involves active management of more than 20 touch points that directly influence the passenger's experience at our airport. These touch points represent various organizations including airlines, government agencies such as CATSA and the CBSA, security providers, baggage handlers, car rental agencies, food and beverage suppliers, retailers, parking lot attendants, visitor information kiosk personnel, and taxi drivers, just to name a few.

Our job is to create a seamless experience across all of these separate service providers. We work with our airport partners to respond to our customers' expectations and are proud of the work we do. For example, the Greater Moncton and Halifax Stanfield airports have been leaders in offering the nationally certified SuperHost customer service training to all airport suppliers at their airports. Both of those airports have been recognized provincially for their efforts in certifying 100 per cent of staff in this training program.

I will not sit here and say that we always get it right as it is a complex set of relationships to manage, but we do strive to deliver consistently excellent customer experiences at our airport, and that involves many organizations working together to the benefit of air traveller.

In closing, I would like to restate the need to fine-tune our airport model in Canada. Over the past decade, we have invested in our infrastructure, expanded our business and diversified our revenue streams. However, in order to have a more competitive aviation system in Canada, the airport model must evolve. This includes finding ways to adjust the pricing model to address passenger traffic leakage to U.S. airports and investing in our airport infrastructure to support our communities and facilitate further economic growth in the region.

Senator Mercer: Thank you, witnesses for being here. Mr. Innes, good to see you again.

Halifax, et celui de Fredericton participent au sondage mondial sur la qualité du service aéroportuaire — le sondage ASQ. Certains autres aéroports participent au programme Customer Service and Benchmarking d'InterVistas, tandis que d'autres encore, dont St John's, assurent eux-mêmes le suivi de leur rendement dans le cadre de recherches statistiquement significatives réalisées à l'aéroport une ou deux fois par année. Ces sondages fournissent des commentaires précieux sur la façon dont un aéroport se compare à un autre, et nous, les PDG, pouvons utiliser ces renseignements pour identifier les secteurs qui pourraient présenter des faiblesses et travailler à corriger ces faiblesses.

En ce qui a trait à l'expérience des clients à l'aéroport, les autorités aéroportuaires utilisent un modèle opérationnel complexe, et c'est un travail que nous prenons très au sérieux. Il exige une gestion active de plus de 20 « points de service » qui influent sur l'expérience des passagers à l'aéroport. Ces « points de service » représentent différentes organisations qui comprennent les transporteurs aériens, des organismes gouvernementaux tels que l'ACSTA et l'ASFC, les fournisseurs de services de sécurité, les manutentionnaires de bagages, les agences de location d'automobiles, les fournisseurs de services de restauration, les détaillants, les préposés des terrains de stationnement, le personnel des kiosques d'information et les chauffeurs de taxi, pour n'en nommer que quelques-uns.

Notre tâche consiste à créer un continuum entre tous les fournisseurs de services. Nous travaillons avec nos partenaires des aéroports pour dépasser les attentes de nos clients, et nous sommes fiers du travail que nous accomplissons. Par exemple, les aéroports internationaux du Grand Moncton et Stanfield, à Halifax, sont des chefs de file en matière de formation à la norme de service à la clientèle « Superhost », agréée à l'échelle nationale. Ils offrent cette formation à tous les fournisseurs de leur aéroport. Les deux aéroports ont été félicités par la province pour les efforts qu'ils ont déployés afin de faire agréer 100 p. 100 de leurs employés en vertu de ce programme de formation.

Je ne suis pas ici pour vous dire que nous ne commettons jamais d'erreurs, étant donné qu'il s'agit d'une relation complexe à gérer. Mais nous nous efforçons d'offrir avec constance à nos clients une excellente expérience aéroportuaire, et cela implique plusieurs organisations qui travaillent ensemble au profit des passagers aériens.

Pour conclure, je tiens à réaffirmer le besoin de raffiner notre modèle d'aéroport, au Canada. Au cours de la dernière décennie, nous avons investi dans notre infrastructure, nous avons pris de l'expansion, et nous avons diversifié nos flux de rentrées, mais pour avoir un système d'aviation plus concurrentiel au Canada, nous devons faire évoluer notre modèle d'aéroport. À cet égard, nous devons trouver des façons d'ajuster le modèle de tarification pour stopper l'exode du trafic de passagers vers les aéroports américains, et nous devons investir dans notre infrastructure aéroportuaire pour appuyer nos collectivités et faciliter la croissance économique dans la région.

Le sénateur Mercer : Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui. Monsieur Innes, je suis heureux de vous revoir.

I have a number of questions. I am from Atlantic Canada and I understand some of your issues. I have been in many of the airports that you have mentioned. One of the issues you brought up was the 20 touch points that influence the passenger experience. First, this is a very good list, one we will be using time and time again. It is actually something that we would like to use to measure the service provided.

This is curb-to-curb service. Our travel experience starts when we get out of the car, or bus, or whatever when we arrive at the airport. Our experience ends when we get into a vehicle to leave our destination airport. One of the issues that I constantly ask about is taxi licences. Do you know of a model that works well for taxi licences? Some airports have a multi-licensing scheme, where every taxi in the city can buy a special licence to service the airport; others have a single sole-source contract with one company.

Mr. Collins: Both models are now operational in Atlantic Canada. In St. John's our preference has been to find a single supplier and to sign an exclusive arrangement with that taxi provider. In doing so, we have a degree of control over the qualities of both the vehicles and the drivers. We can ensure that there are a number of taxis available after midnight. In many cases in St. John's, the arrival times are between midnight and 3 a.m. and having a number of taxis available at that time is important.

We have opted for the exclusive taxi contract. However, it requires that a taxi company have a sufficient volume of cars and drivers to provide 24/7 service. Where that is not possible in some smaller communities, they have opted for the multiple taxi company model.

Senator Mercer: Some airports in Atlantic Canada have been forced to close, for example, in St. Leonard, Edmundston and one in Newfoundland. Yarmouth airport is somewhat open and somewhat closed, depending on how you look at it.

Can the federal government do anything to ensure that these airports, where a large capital investment has been made over the years, continue to operate? Yarmouth airport is somewhat closed, yet 5 million visitors come to the Atlantic region every year. Yarmouth was an entry point until they stopped the ferry service from Maine. Is there anything that we can do to help that situation so that those small airports have a better chance of surviving?

David Innes, Treasurer, Atlantic Canada Airports Association: Your first question, Senator Mercer, about taxi service is probably one of the most complex service issues and the smaller the airport, the worse the problem.

At our airport in Fredericton, for example, if you left it open to the free market to get a good taxi company, then there would be no cabs late at night and no cabs on the weekends, when the pubs are operating with the students. There are many more students to be hauled around at that time than on weeknights.

J'ai plusieurs questions à vous poser. Je viens du Canada atlantique et je comprends certains de vos problèmes. J'ai visité nombre des aéroports que vous avez mentionnés. L'une des questions que vous soulevez est celle des points de service qui façonnent l'expérience des passagers. Premièrement, c'est une excellente liste, et nous allons l'utiliser souvent. De fait, c'est quelque chose que nous aimerions utiliser pour mesurer le service offert.

C'est un service porte-à-porte. Notre expérience de voyage commence lorsque nous descendons de voiture ou d'autobus, par exemple, à notre arrivée à l'aéroport, et elle prend fin lorsque nous montons dans un véhicule pour quitter notre aéroport de destination. L'un des aspects dont je m'informe toujours est celui des permis de taxi. Connaissez-vous un modèle qui fonctionne bien pour les permis de taxi? Certains aéroports ont un régime de permis multiples, où chaque taxi de la ville peut acheter un permis spécial pour desservir l'aéroport; d'autres ont un contrat unique avec une entreprise.

M. Collins : Les deux modèles sont utilisés actuellement au Canada atlantique. À St. John's, nous avons préféré trouver un fournisseur unique et nous avons signé une entente exclusive avec ce fournisseur de services de taxi. Nous avons ainsi un certain contrôle sur la qualité des véhicules et des chauffeurs. Nous veillons à ce qu'il y ait un certain nombre de taxis disponibles après minuit. Dans bien des cas, à St. John's, les vols arrivent entre minuit et 3 heures et il est important d'avoir des taxis pendant cette période.

Nous avons choisi un contrat exclusif. Toutefois, il faut qu'une entreprise de taxi ait un nombre suffisant de voitures et de chauffeurs pour assurer un service 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Lorsque cela n'est pas possible, dans les petites collectivités, on a choisi le modèle des entreprises de taxi multiples.

Le sénateur Mercer : Certains aéroports au Canada atlantique ont dû fermer, par exemple, ceux de St. Leonard et d'Edmundston et un autre à Terre-Neuve. L'aéroport de Yarmouth est à moitié ouvert ou à moitié fermé, selon votre point de vue.

Est-ce que le gouvernement fédéral peut faire quelque chose pour garder ouverts ces aéroports, où des investissements importants ont été faits au fil des ans? Yarmouth est pratiquement fermé, pourtant cinq millions de visiteurs viennent dans la région atlantique chaque année. Yarmouth était une porte d'entrée jusqu'à ce qu'on interrompe le service de traversier du Maine. Est-ce que nous pouvons faire quelque chose pour aider à corriger cette situation, pour que ces petits aéroports aient de meilleures chances de survie?

David Innes, trésorier, Association des aéroports du Canada Atlantique : Votre première question, sénateur Mercer, au sujet des taxis, est probablement l'une des questions de service les plus complexes, et plus l'aéroport est petit plus le problème est épineux.

À notre aéroport, à Fredericton, par exemple, si vous laissez le marché jouer pour obtenir une bonne compagnie de taxi, alors il n'y aura pas de taxi tard le soir et jamais en fin de semaine, quand les bars servent les étudiants. Il y a beaucoup plus d'étudiants à transporter à cette heure-là que les soirs de semaine.

That being said, we have invested a lot of money and effort in providing a taxi service that is acceptable to people while trying to ensure that we have a cab there for a reasonable amount of time. As a small airport, when a flight arrives we typically have 50 people getting off an airplane. Some nights three people want a cab; other nights, 20 want a cab. We try to have a system in place that ensures that all those people get the cabs that they need. However, there are some unhappy customers from time to time and some unhappy taxi drivers from time to time — again, the smaller the airport, the more complex the problem. Most small airports would be satisfied with breaking even on that. However, we manage it because if you do not manage it, then it is an unacceptable part of the passengers' experience.

With respect to air service at small airports, you mentioned St. Leonard, and so on. It is as much a problem with the availability of carriers to provide service as it is the availability of the facility. Most of those airports have gone by the boards because there was no one there to provide any service. Regarding service in Yarmouth, even when it was economic, the single carrier there chose not to provide service to Yarmouth and simply moved that service up to Halifax. It is more a lack of availability of carriers and a marketplace for those carriers to thrive than it is a facility issue. If there were carriers, the facility issue would be solved — not that there is not a facility issue for small airports, because there is.

Senator Mercer: My final question is with respect to cargo. We continue to talk about passengers, but at Stanfield airport in Halifax cargo is a large component. Surprisingly, a large percentage of the cargo at the entire port of Halifax, including airport, rail and shipping, goes through the airport. December is always our busiest month, mainly shipping lobster to France. However, you have not talked much about the cargo opportunities.

There are certain fees that go along with cargo, but it is not the same price structure as passenger travel. Do you see opportunities for cargo — and, Stanfield seems to be doing okay — in the other airports in the Atlantic region?

Mr. Collins: Two of our members, Halifax and Moncton I think, have done a strong job in leveraging the cargo business. In part it is because of good management and partly because it is part of their geography.

Having access to multi-modal transportation opportunities from air, rail and highway sometimes helps. In Moncton, for example, they can unload a large aircraft, put it on the back of trucks, and three hours later it is in Central Canada or on the Eastern Seaboard. Those are opportunities that they have leveraged well, as has Halifax. Having access to multi-modal transportation options certainly helps. I think both those members of our association have done quite well.

We do not have quite the same opportunity in St. John's. For the most part we are an importer of cargo for consumption within the province rather than an exporter at this time. We do not enjoy the proximity to the Eastern Seaboard and Central Canada

Cela dit, nous avons investi beaucoup d'argent et d'efforts pour offrir un service de taxi de qualité acceptable tout en essayant de faire en sorte qu'il y ait des taxis pendant une période raisonnable. Dans un petit aéroport, lorsqu'un vol arrive, nous voyons généralement 50 personnes en descendre. Certains soirs, trois personnes veulent un taxi; parfois, elles sont 20. Nous essayons d'établir un système qui garantit que toutes ces personnes trouveront des taxis. Toutefois, il y a des clients mécontents de temps à autre, et des chauffeurs de taxi mécontents de temps à autre — là encore, plus l'aéroport est petit et plus le problème est complexe. La majorité des petits aéroports seraient heureux de ne pas s'en mêler, mais nous gérons le service, parce que si nous ne le faisons pas, cela devient une partie inacceptable de l'expérience du passager.

Pour ce qui est du service aérien dans les petits aéroports, vous avez parlé de St. Leonard, et cetera. C'est autant un problème de disponibilité des transporteurs pour fournir le service que de disponibilité des installations. La majorité de ces aéroports ont dû fermer parce qu'il n'y avait personne pour assurer le service. À Yarmouth, le service était rentable, mais le seul transporteur a quand même décidé de quitter Yarmouth et il s'est simplement réinstallé à Halifax. Le problème tient plus au manque de transporteurs et de marché pour ces transporteurs qu'à une question d'installations. S'il y avait des transporteurs, le problème des installations serait réglé — et je ne dis pas qu'il n'y a pas de problème d'installations dans les petits aéroports, car il y en a.

Le sénateur Mercer : Ma dernière question concerne le fret. Nous parlons de passagers, mais à l'aéroport Stanfield, à Halifax, le fret constitue un volet important des activités. Cela est surprenant, mais à Halifax un fort pourcentage du fret, aéroport, chemin de fer et transport maritime confondus, passe par l'aéroport. Décembre est toujours notre mois le plus affairé, surtout pour l'expédition de homards vers la France. Vous ne nous avez pas beaucoup parlé des perspectives du fret.

Certains droits sont perçus pour le fret, mais la structure tarifaire n'est pas la même que pour les passagers. Voyez-vous des perspectives pour le fret — Stanfield semble bien s'en tirer — dans les autres aéroports de la région atlantique?

M. Collins : Deux de nos membres, Halifax et Moncton, je crois, ont très bien su exploiter le fret. C'est en partie grâce à une bonne gestion et en partie en raison de la géographie.

L'accès au transport multimodal avec l'air, le rail et la route est parfois un atout. À Moncton, par exemple, on peut décharger un gros aéronef, mettre la marchandise à l'arrière de camions et se retrouver trois heures plus tard au centre du Canada ou sur la côte Est américaine. Ces possibilités ont elles aussi été exploitées, comme à Halifax. Il est certainement utile d'avoir accès à des options de transport multimodal. Je pense que ces deux membres de notre association s'en sont très bien tirés.

Nous avons des possibilités similaires à St. John's. Pour l'instant, nous sommes principalement un importateur de marchandises destinées à la consommation dans la province plutôt qu'un exportateur. Nous n'avons pas de proximité avec la

markets that the people in New Brunswick enjoy. It varies, but those airports that see the opportunity have done a good job of leveraging them and attracting more business.

Senator Housakos: Thank you, gentlemen, for being with us this morning. My question is in connection with an issue that was raised by the Minister of Transport when he appeared before us last October. He raised the issue and the question, among many, relates to national airports in Canada.

Regarding the current regime that is in place, in your opinion, should all the airports be treated under the same criteria or should the regime be tailor-made more to the specific concerns and needs of various regional airports?

The other question I have connected to this is how many of the 14 airports in the Maritimes are designated international airports or fall under the national 26 international airports? In your opinion, is this current regime efficient? Does it make sense, in your opinion? Do you think it needs to be restructured or revisited?

Mr. Collins: With regard to your first question, it strikes me that the 26 airports that have been designated, for various reasons, as part of the National Airport System should be viewed the same way in the sense that if they were deemed to be part of the national strategy, then they should be seen that way and given that respect.

That said, in that 26 airport list, you have quite a variance in terms of size and location. While they are all seen as being part of the national strategy, the needs vary. The needs of Pearson International Airport vary from those of Fredericton or Gander, for example. They need to be treated equally but different, based on their unique requirements. Those requirements will vary across the country and across airports of varying sizes.

Mr. Innes: There are seven NAS airports in the Atlantic region of the 14 airports that are in our association. My view is similar to that of Mr. Collins. Certainly, in 1993 or 1994, when the National Airports Policy was published, there were certain assumptions made with respect to the criteria of what was and was not a NAS airport. That has been modified modestly over time, and it could be well looked at again.

Whether you believe that Canada should have a National Airports System and what that system or national airport system should look like, it always seems to me that the fabric of the country is defined by the national transportation system within it, and that the country has an opportunity to define that. I think it does.

I am not sure that the criteria of NAS, the responsibilities, and the ground lease that NAS airports live with, are entirely appropriate or reasonable, especially if it is treating all airports the same within NAS. We have the same essential ground lease as Toronto and Montreal. Our ability to fulfill the national role in our community is a little more hampered than the larger airports.

côte Est américaine ni le Centre du Canada, comme le Nouveau-Brunswick. Cela varie, mais ces aéroports auxquels des occasions se sont présentées ont fait de l'excellent travail pour les exploiter et attirer les clients.

Le sénateur Housakos : Merci, messieurs, d'être avec nous ce matin. Ma question se rapporte à un point que le ministre des Transports a soulevé lorsqu'il a comparu devant nous, en octobre. Il a soulevé la question, entre autres, pour les aéroports nationaux au Canada.

Dans le régime actuel, à votre avis, est-ce que tous les aéroports devraient être traités selon les mêmes critères, ou faut-il adapter le régime en fonction de préoccupations plus précises et des besoins de divers aéroports régionaux?

J'ai une autre question à ce sujet : j'aimerais savoir combien des 14 aéroports des Maritimes sont des aéroports internationaux ou font partie des 26 aéroports nationaux internationaux? Selon vous, est-ce que le régime actuel est efficace? Est-ce qu'il est logique? Pensez-vous qu'il faille le restructurer ou le réaménager?

M. Collins : Pour ce qui est de votre première question, il me semble que les 26 aéroports qui ont été désignés pour diverses raisons comme membres du Réseau national d'aéroports devraient être sur le même pied en ce sens que s'ils étaient considérés comme des éléments de la stratégie nationale, alors ils devraient tous être traités comme tel.

Cela dit, la liste des 26 aéroports présente une assez grande diversité en termes de taille et de situation géographique. Tous ces aéroports sont visés par la stratégie nationale, mais leurs besoins varient. Les besoins de l'aéroport international Pearson ne sont pas ceux des aéroports internationaux de Fredericton ni de Gander, par exemple. Il faut les traiter équitablement, mais différemment, en fonction de leurs besoins particuliers. Ces besoins varient selon l'endroit du pays et selon la taille de l'aéroport.

M. Innes : Il y a sept aéroports du RNA dans la région de l'Atlantique, parmi les 14 aéroports de notre association. Je suis du même avis que M. Collins. Certainement, en 1993 ou en 1994, lorsque la Politique sur les aéroports nationaux a été publiée, certaines hypothèses ont été formulées concernant les critères de définition d'un aéroport du RNA. Cela a été légèrement modifié et mériterait d'être réexaminé.

Que vous croyiez ou non que le Canada doit avoir un Réseau national d'aéroports et quelle que soit votre opinion sur la forme à lui donner, il me semble toujours que la toile du pays est définie par son réseau national des transports, et le pays peut définir cela. C'est ce que je pense.

Je ne suis pas certain que les critères du RNA, ses responsabilités et les baux des aéroports du RNA soient parfaitement appropriés ou raisonnables, en particulier s'il faut traiter tous les aéroports du RNA de la même façon. Nous avons le même bail que Toronto ou Montréal, essentiellement, mais notre capacité de remplir un rôle national dans notre collectivité est un peu plus réduite que celle des grands aéroports.

In terms of definition of what the system looks like, it probably is not that far off the mark. In fact, in terms of defining the requirements for being a NAS airport, there are many opportunities for that to be modified.

Senator Housakos: Of the 14 airports in Atlantic Canada, only five have annual passenger volumes of 250,000 or more. Does this not suggest a possible overcapacity, noting that New Brunswick has three NAS airports within a close proximity of each other?

What would Transport Canada have to do in order to respond to some of the concerns in Atlantic Canada, for example, on the NAS regime that is in place?

Mr. Innes: I will talk about what we are as an airport authority. We set up a business model to pay our bills and to invest \$1 million a year in our airport. We operate under that model. We have found, after 10 years in the business, from year to year we are cash positive, even with our traffic level, which is 275,000 passengers this year. We are in a cash positive position yearly and we have not had a year where we have not been.

We find, however, there are big capital projects that we run into every occasionally and these projects must be done, and that is where we will run into problems in our business. In fact, the long-term expenditure that we should be making is probably closer to \$1.6 million rather than \$1 million. We have finished a study this year. That is where we are in terms of our business model. That is the amount of money we are short.

In saying that there are too many airports, in fact we deal with that question a fair amount. As Mr. Collins said in his paper, the old Fredericton is business and government; the new Fredericton is IT and consulting engineers. At one point there were 1,000 people working in consulting engineering offices in Fredericton. It has the fifth largest number of consulting engineers of all of the cities in Canada. It is an oversized industry for the size of the community, and in fact, those people make their living throughout Canada and all over North America. That is our export product and that product needs quick access to an air transportation system. If you move the airport a couple of hours further from the city, then one contract at a time or one employer at a time will start to move those employees out. It is important for our community to have quick access to Toronto particularly and to the world in general.

The nature of our economy has changed, and it is important to have good access. Whether or not there could be a combination of airports, we have looked at this with Saint John. We look for opportunities to work with Saint John and Moncton. To some extent we have a province or a good part of the region where in fact there is a lot of competition between airports. If you have a service to New York, then everyone uses your service to New York. If you have a service to Cancun, everyone in the province uses your service to Cancun. There is a bit of unintended cooperation and a lot of competition and the system does not work that badly.

Quant à la forme du réseau, elle convient sans doute assez bien. De fait, les critères d'appartenance au RNA pourraient être modifiés de nombreuses façons.

Le sénateur Housakos : Parmi les 14 aéroports du Canada atlantique, seulement cinq accueillent plus de 250 000 passagers par année. Est-ce que cela n'indique pas une surcapacité, puisque le Nouveau-Brunswick a trois aéroports du RNA qui sont peu éloignés les uns des autres?

Qu'est-ce que Transports Canada devrait faire pour répondre à certaines des préoccupations au Canada atlantique, par exemple, en ce qui concerne le RNA tel qu'il existe actuellement?

M. Innes : Je vais vous expliquer ce que nous sommes, en tant qu'autorité aéroportuaire. Nous avons adopté un modèle de gestion pour payer nos factures et investir un million de dollars par année dans l'aéroport. Nous administrons en fonction de ce modèle. Au bout de 10 ans, nous avons constaté que d'année en année nous arrivions à boucler notre budget, malgré notre volume. Notre volume est de 275 000 passagers cette année. Nous ne faisons pas de déficit annuel et nous n'en avons jamais fait.

Nous devons toutefois reconnaître qu'il y a d'importants projets d'immobilisation que nous devons entreprendre à l'occasion, et ces projets doivent être réalisés, et c'est alors que nous avons des problèmes. De fait, les montants qu'il faudrait consentir à long terme seraient de l'ordre de 1,6 million plutôt que d'un million. Nous avons mené à bien une étude, cette année, et c'est ce que nous indique notre modèle d'activité. C'est le montant d'argent qui nous manque.

Vous dites qu'il y a trop d'aéroports, et c'est une question que nous devons souvent examiner. Comme l'a mentionné M. Collins dans sa déclaration, le vieux Fredericton est consacré aux affaires et au gouvernement; le nouveau est tourné vers la TI et le génie-conseil. À une certaine époque, 1 000 personnes travaillaient en génie-conseil à Fredericton. C'était la cinquième ville du Canada en termes de concentration d'ingénieurs-conseils. C'est une industrie disproportionnée si l'on songe à la taille de la collectivité et, de fait, ces personnes travaillent partout au Canada et en Amérique du Nord. C'est notre produit d'exportation, et ce produit doit avoir rapidement accès à un réseau de transport aérien. Si vous réinstallez l'aéroport à deux heures de plus, alors contrat après contrat, employeur après employeur, ils commenceront à déplacer les employés. Pour notre collectivité, il est important d'avoir rapidement accès à Toronto, en particulier, et au monde en général.

La nature de notre économie a évolué, et un bon accès est devenu important. Nous avons examiné avec Saint John l'intérêt que pourrait présenter une combinaison d'aéroports. Nous cherchons des occasions de collaboration entre Saint John et Moncton. Dans une certaine mesure, nous avons une province, sinon une bonne partie de la région, où il y a effectivement beaucoup de concurrence entre les aéroports. Si vous avez un service vers New York, alors tout le monde utilise ce service. Si vous avez un service vers Cancun, tous les habitants de la province l'utilisent. Il y a un peu une coopération fortuite et beaucoup de concurrence, et le système donne d'assez bons résultats.

Senator Frum: Gentlemen, in the context of this conversation about keeping our industry competitive, I was struck by one of the numbers in your presentation, which was the number where you said that the cost of building a runway has increased 50 per cent in 10 years and it is now \$10 million. Could you help us understand why it is so expensive, what is the cause of that increase and whether or not that is an Atlantic number, a national number and how that is compared to the U.S.?

Mr. Collins: The number we shared I believe is from Atlantic Canada. If you look at what has happened in the past 10 years, and how that would translate into the cost of a runway, you would need to look at the various components. Certainly if you look at the price of oil, the extensive use of liquid asphalt in paving runways has gone up multiple times over that period of time. As well, if you look at cost of construction generally in the country, it has gone up. As it relates to airport construction, with its unique requirements, it has gone up even beyond that. It is simply a matter of looking at the breakdown of the major cost components of runway construction or of repaving.

Senator Frum: Does that include a labour component?

Mr. Collins: There is a labour component as well.

Senator Frum: Is that responsible for the increase, would you say?

Mr. Collins: I would be guessing. I will get the information for you, but I do not have it at my disposal right now.

Mr. Innes: We have gone through this process with our runway and the only disproportionate growth in cost is in bitumen. There is a lot of asphalt and a lot of bitumen. Those runways are 6,000 feet long, 200 feet wide, and one foot deep.

Senator Frum: You also say on the positive side that the traffic at your airport has increased as much as potentially 50 per cent in the last decade, so despite all of the negatives we have been discussing here you have actually seen tremendous growth. How do you explain the growth?

Mr. Collins: It varies by province, but Atlantic Canada has experienced a diversification of the economy. Certainly in terms of St. John's, which I can speak to with more clarity, the oil and gas sector has brought substantial benefits to the economy. In addition, our tourism sector has been buoyed not just by our tourism ads but also by the opportunities within the province. In the case of St. John's in particular, we estimate that 55 per cent of our total traffic each year is business travel.

If you are in Montreal and you want to go to Toronto on business you can fly, you can drive or you can take the train. If you are going to St. John's on business, you are going to fly. Much of our growth has been buoyed by increased business travel. The split off 55-45 shifts a bit during the summer when there is more leisure travel. It is a combination of a buoyant economy and as we look to recruit new airlines to serve

Le sénateur Frum : Messieurs, dans le contexte de cette conversation sur la préservation de la compétitivité de notre industrie, j'ai été frappée par un chiffre que vous avez mentionné dans votre exposé. Vous avez dit que le coût de construction d'une piste avait augmenté de 50 p. 100 en 10 ans et qu'il était maintenant de 10 millions de dollars. Pourriez-vous nous aider à comprendre pourquoi cela est si coûteux, quelle est la raison de cette augmentation, est-ce que ce chiffre s'applique au Canada atlantique ou à l'ensemble du pays, et comment se compare-t-il avec les coûts aux États-Unis?

M. Collins : Le chiffre que nous vous avons fourni, je crois, vaut pour le Canada atlantique. Si vous prenez ce qui s'est passé depuis 10 ans, vous devez en examiner les divers éléments pour en déterminer l'effet sur les coûts de construction d'une piste. Évidemment, si vous regardez le prix du pétrole, la quantité d'asphalte liquide nécessaire pour recouvrir une piste, vous constatez que les coûts ont augmenté de façon radicale au cours de cette période. Les coûts de construction en général ont également augmenté au pays. Pour la construction d'aéroport, où les exigences sont particulières, ils ont augmenté encore plus. Il s'agit simplement d'examiner les divers éléments de coût pour la construction ou le pavage d'une piste.

Le sénateur Frum : Est-ce que cela comprend la main-d'œuvre?

M. Collins : Il y a également un élément main-d'œuvre.

Le sénateur Frum : Est-ce que c'est la cause de l'augmentation, selon vous?

M. Collins : Je ne saurais le dire. Je peux vous trouver ce renseignement, mais je ne l'ai pas sous la main.

M. Innes : Nous avons fait ce travail pour notre piste, et les seuls coûts qui ont connu une croissance extravagante sont ceux du bitume. Il faut beaucoup d'asphalte et beaucoup de bitume. Ces pistes font 6 000 pieds de longueur, 200 pieds de largeur et un pied de profondeur.

Le sénateur Frum : Vous dites aussi, du côté positif, que le volume à votre aéroport a augmenté de 50 p. 100, peut-être, au cours de la dernière décennie, alors malgré tous les éléments négatifs dont nous discutons ici, vous avez connu une croissance extraordinaire. Comment pouvez-vous expliquer cette croissance?

M. Collins : Cela varie selon la province, mais le Canada atlantique a connu une diversification de son économie. Certes, à St. John's — la situation que je connais le mieux —, le secteur pétrolier et gazier a produit d'importantes retombées économiques. En outre, notre tourisme a été propulsé non seulement par nos campagnes publicitaires, mais aussi par les occasions à l'intérieur de la province. Dans le cas de St. John's, en particulier, nous estimons que 55 p. 100 de notre volume total chaque année est formé de gens d'affaires.

Si vous êtes à Montréal et que vous voulez aller à Toronto par affaires, vous pouvez prendre l'avion, la voiture ou le train. Si vous allez à St. John's par affaires, vous allez prendre l'avion. Une grande partie de notre croissance a été alimentée par la hausse des voyages d'affaires. Cette répartition, 55-45, varie un peu pendant l'été quand il y a plus de voyages d'agrément. Notre économie est en plein essor, et quand nous cherchons à attirer de

St. John's, they understand the opportunities. The act of providing additional capacity to an airport in fact increases demand for air travel as well. If you make it easy, people will travel more often.

I believe that is what has happened in St. John's and it is a similar story to what has happened elsewhere in the Atlantic Canada although it varies from airport to airport and province to province.

Mr. Innes: The businesses growing in the Fredericton area are those that are dependent on air transportation. There has been some price reduction over the last decade in terms of ticket price and that stimulated demand, but I think the industries growing in our economy are the ones that use airplanes.

Senator Cochrane: You mentioned five federal airports in Canada that have less than 500,000 passengers and that four of these airports are in Atlantic Canada. Would you identify these airports so we can have that information on our record?

From your perspective, are there certain issues or challenges that these airports face?

Mr. Innes: The airports involved are Fredericton, Saint John, Charlottetown, Gander and Prince George, British Columbia. The Prince George airport is obviously outside the region. We are five NAS airports with less than 500,000 passengers, and we have been discussing our issue with Transport Canada for the last 12 months.

Frankly, our issue is that when we have these large air-side and safety related projects, we have a hard time making those investments that we should make for the safety of the passengers and the users. We are not talking about looking for money to build terminals; we are talking about runways, taxiways and those sorts of things. We have had an issue and a discussion going on with Transport Canada for the last 12 months to resolve that problem, and I hope we are making some headway with it.

Senator Cochrane: I am from Newfoundland and I am particularly interested in Gander. I know that they are having problems because many of the passengers have to drive to Deer Lake to get a flight, which is a three- or four-hour drive.

Mr. Innes: The issue, as was mentioned in the paper, is because there is a clause in the Airport Capital Assistance Program that if you are on federal land, you are excluded from this program. Because we are airports that are essentially owned by the Government of Canada and are on federal government land, we are excluded from the possibility of receiving capital assistance for our projects.

Deer Lake airport, for instance, which is not a NAS airport but is as large as the Fredericton airport, because it is not on federal land, it is eligible for assistance. Because we are owned by the Government of Canada, we are not eligible for assistance from the Government of Canada.

Senator Cochrane: That is interesting, thank you.

nouvelles compagnies aériennes à St. John's, elles sont conscientes des possibilités. Le fait d'offrir une capacité supplémentaire dans un aéroport accroît la demande de transport aérien. Si vous rendez les choses plus faciles, les gens voyageront plus.

Je crois que c'est ce qui s'est passé à St. John's, et c'est la même chose ailleurs au Canada atlantique, mais à des degrés variables selon l'aéroport et la province.

M. Innes : Les entreprises en croissance dans la région de Fredericton sont celles qui sont tributaires du transport aérien. Il y a eu une certaine diminution des prix au cours de la dernière décennie, les prix des billets, et cela a stimulé la demande, mais je pense que les industries qui grandissent dans notre économie sont celles qui utilisent l'avion.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé de cinq aéroports fédéraux au Canada dont le volume est inférieur à 500 000 passagers et vous avez dit que quatre de ces aéroports étaient au Canada atlantique. Pourriez-vous nous dire desquels il s'agit, pour que nous ayons ce renseignement dans le compte rendu?

Selon vous, est-ce que ces aéroports connaissent des problèmes ou des difficultés?

M. Innes : Il s'agit des aéroports de Fredericton, de Saint John, de Charlottetown, de Gander et de Prince George, en Colombie-Britannique. L'aéroport de Prince George est à l'extérieur de la région, cela va sans dire. Nous avons cinq aéroports du RNA qui traitent moins de 500 000 passagers, et nous avons discuté de nos problèmes avec Transports Canada au cours des 12 derniers mois.

Honnêtement, le problème survient quand nous avons ces grands projets côté piste et pour la sécurité, nous avons de la difficulté à faire les investissements nécessaires à la sécurité des passagers et des utilisateurs. Nous ne parlons pas d'argent pour construire des terminaux; nous parlons de pistes, de voies de circulation, ce genre de choses. Nous avons un problème et discutons avec Transports Canada depuis 12 mois pour le régler. J'espère que nous progressons dans ce dossier.

Le sénateur Cochrane : Je viens de Terre-Neuve et je m'intéresse particulièrement à Gander. Je sais qu'ils ont des difficultés, parce que nombre de passagers doivent aller par la route jusqu'à Deer Lake pour prendre un avion, et cela représente trois ou quatre heures de route.

M. Innes : Le problème, comme nous l'avons indiqué dans notre déclaration préliminaire, c'est qu'il y a une clause dans le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires qui dit que si vous êtes sur des terres domaniales vous n'êtes pas admissible. Comme nos aéroports sont essentiellement la propriété du gouvernement du Canada et que nous nous trouvons sur des terres domaniales, nous ne pouvons pas recevoir d'aide aux immobilisations pour nos projets.

L'aéroport de Deer Lake, par exemple, qui ne fait pas partie du RNA mais qui est aussi grand que celui de Fredericton, ne se trouve pas sur des terres domaniales et il est admissible à un appui. Parce que nous sommes la propriété du gouvernement du Canada, nous ne pouvons pas avoir d'aide du gouvernement du Canada.

Le sénateur Cochrane : Cela est intéressant, merci.

Do you think that there is a viable option for increasing domestic competition?

Mr. Collins: For a number of years, we have had two domestic carriers, Air Canada and WestJet, serving St. John's and serving it well and effectively. About a year ago, we added Porter Airlines, which provides service to Halifax, Ottawa and on to Toronto Island.

What we found with the addition of the third domestic carrier is what we call "the Porter effect," where fares came down by about 25 per cent almost on day one. That means you can pretty well get a seat to or from St. John's on one of the three domestic carriers when you need it.

As I mentioned before, if you make it easier and convenient for people to travel, it increases a demand for travel. If you make it easier, people will travel more often. If you affect the price point with increased competition, people will travel more often. We have seen that in St. John's.

In that sense, the addition of a third domestic carrier has had a positive effect on the service to the travelling public, both in terms of capacity and choice of routes, as well as in fares. There was a similar impact when a third carrier was added elsewhere in the country.

Senator Cochrane: Air Canada is a member of Star Alliance, and United Airlines, an American company, is a member. This alliance is one of the largest in aviation industry. Should companies in global alliances be allowed to merge, become global companies and achieve the economies of scale that we have seen?

Mr. Innes: It is not necessarily a bad thing. I do not mean to doublepeak it, but I think that specific alliance can work as well for smaller communities as it does for anybody else. As I understand the new relationship between Air Canada, United and Continental, it works for us and it makes services and potential services available to our community that may not be available without it.

It is not necessarily a bad thing. In the absence of any change in policy related to competition across national borders, these kinds of relationships may be a way of moving the agenda forward. I would not be totally negative about it.

Senator Cochrane: Does United come into St. John's?

Mr. Collins: United and Continental are in the process of finalizing a merger. Continental has been providing daily service from St. John's to Newark, New Jersey, for the past six years. Officially, when the merger is completed, they will be known as United, but they will provide the same service.

Senator Martin: I am from the other coast, from Vancouver. I find your advertisements very interesting, as I have not had the opportunity to explore the East Coast.

Pensez-vous qu'il existe une option valable pour accroître la concurrence nationale?

M. Collins : Depuis quelques années, nous avons deux transporteurs nationaux, Air Canada et WestJet, qui vont à St. John's et qui offrent un bon service. Il y a environ un an, Porter Airlines est venu s'ajouter et il offre un service entre Halifax et Ottawa, puis jusqu'à l'aéroport des îles de Toronto.

Nous avons constaté qu'avec l'ajout d'un troisième transporteur national, nous avions ce que nous appelons « l'effet Porter », et les tarifs ont diminué d'environ 25 p. 100 presque immédiatement. Cela signifie que l'on peut très bien trouver un siège pour St. John's sur l'un des vols des trois transporteurs nationaux quand on en a besoin.

Comme je l'ai dit, si vous rendez les déplacements plus faciles et commodes, vous augmentez la demande. Si vous rendez les choses plus faciles, les gens voyageront plus. Si vous modifiez le seuil de prix avec une concurrence accrue, les gens voyageront plus. Nous l'avons constaté à St. John's.

En ce sens, l'ajout d'un troisième transporteur national a eu un effet positif sur le service pour les voyageurs, en termes de capacité et de choix de trajets ainsi que de tarifs. Un effet similaire s'est manifesté lorsqu'un troisième transporteur s'est ajouté ailleurs au pays.

Le sénateur Cochrane : Air Canada fait partie de Star Alliance, et United Airlines, une compagnie américaine en est également membre. Cette alliance est l'une des plus importantes de l'industrie aérienne. Est-ce que des compagnies membres d'alliances mondiales ont le droit de fusionner pour former des compagnies mondiales et réaliser des économies d'échelle comme nous l'avons vu?

M. Innes : Ce n'est pas nécessairement mauvais. Je ne veux pas me contredire, mais je crois que cette alliance, en particulier, donne de bons résultats dans les petites collectivités comme dans les autres. Si je comprends bien la nouvelle relation entre Air Canada, United et Continental, cela est bon pour nous et nous permet d'offrir des services à notre collectivité que nous ne pourrions pas assurer autrement.

Ce n'est pas nécessairement mauvais. En l'absence de changement de la politique sur la concurrence transfrontalière, ce genre de relations pourrait nous aider à progresser. Je ne voudrais pas en dire que du mal.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que United dessert St. John's?

M. Collins : United et Continental se préparent à une fusion. Continental assure un service quotidien entre St. John's et Newark, au New Jersey, depuis six ans. Officiellement, lorsque la fusion sera terminée, la compagnie s'appellera United, mais le service demeurera le même.

Le sénateur Martin : Je viens de l'autre côte, de Vancouver. Je trouve vos publicités très intéressantes car je n'ai jamais eu l'occasion d'explorer la côte Est.

I am curious about the Atlantic regional cooperation that takes place among the airports. Naturally, some will be more vibrant. As you speak about the numbers, there is tremendous growth, but the growth will be minimal or stagnant in some airports because of location and numbers.

Would you speak a little bit about the kind of cooperation there is within the region, and in what way that has benefitted or assisted some of the smaller airports — resource sharing, et cetera?

Mr. Collins: Let me speak to how we work as the Atlantic Canada Airports Association. The association has been in operation for six or seven years. It consists of the 14 airports; it also consists of representation from Transport Canada, as well as the four Atlantic provinces.

We find our discussions at our meetings tend to be broader than just talking about airports, although there is a tremendous amount of information sharing and collaboration happening between airports. I think what we have seen, as well, is an increasing level of collaboration between the four Atlantic governments in terms of looking to attract tourists to Atlantic Canada.

When tourists come to Atlantic Canada, they can choose where they want to visit. However, there have been efforts between the four provincial tourism departments to find ways to attract more travel into Atlantic Canada.

I am on the board of our St. John's destination marketing organization, whose role is to attract conferences, tourists and other people into St. John's. What we are finding is that airport CEOs have become much more engaged with their communities in terms of looking to attract travellers, whether it be business or leisure travellers, and to facilitate the travel by adding capacity.

As airport CEOs in Atlantic Canada, we understand we exist to serve the community. That invariably gets us engaged in various activities in our cities and towns that look at attracting visitors and improving the economy. We find ourselves worrying about more than what happens at airports; we understand our role as an enabler in the region and have stepped up to that plate as well.

Mr. Innes: Our essential mission is to operate an airport and facilitate air service, so we are activists with our various community agencies to ensure that no stone goes unturned in terms of availability of air service to our community.

Speaking to your first question, we work with the airports in our province and region, and the country, to share information and expertise. It is a cooperative community. In fact, I think we have learned over the years that there is more to be gained by cooperation.

Senator Martin: That leads me to a question in terms of sharing resources. What happens with smaller airports where it will be challenging for them to diversify their resource base? You spoke of diversifying the revenue streams. Naturally, that is possible in the

Je suis curieuse au sujet de la coopération régionale entre les aéroports du Canada atlantique. Naturellement, certains sont plus dynamiques que les autres. Vous donnez des chiffres, vous parlez d'une croissance extraordinaire, mais la croissance sera minime ou stagnante dans certains aéroports, en raison de l'emplacement et de la fréquentation.

Pourriez-vous nous en dire plus sur le type de coopération qui existe dans la région et nous expliquer comment cela a profité aux petits aéroports ou les a aidés — le partage de ressources, et cetera?

M. Collins : Je vais vous expliquer le fonctionnement de l'Association des aéroports du Canada Atlantique. L'association existe depuis six ou sept ans. Elle regroupe 14 aéroports et Transports Canada et les quatre provinces atlantiques y sont également représentés.

Nous constatons que nos discussions, lors de nos réunions, portent sur des thèmes plus vastes que simplement les aéroports, même si nous échangeons énormément d'information et nous collaborons beaucoup entre aéroports. Je crois que nous avons aussi vu une augmentation du niveau de collaboration entre les quatre gouvernements de la région pour attirer le tourisme au Canada atlantique.

Lorsque les touristes viennent au Canada atlantique, ils peuvent choisir ce qu'ils veulent visiter, mais les quatre ministères provinciaux du Tourisme ont collaboré pour trouver des moyens d'attirer plus de voyageurs au Canada atlantique.

Je suis membre de notre organisation de marketing de destination pour St. John's, son rôle consiste à attirer les conférences, les touristes et d'autres voyageurs à St. John's. Nous constatons que les PDG des aéroports se sont beaucoup plus mobilisés au sein de leurs collectivités pour essayer d'attirer les voyageurs, les gens d'affaires ou les vacanciers et de faciliter les déplacements grâce à un accroissement de la capacité.

Nous, les PDG des aéroports du Canada atlantique, nous comprenons que nous sommes là pour servir la collectivité. Cela nous amène inévitablement à collaborer à diverses activités de nos villes qui visent à attirer les visiteurs et à stimuler l'économie. Nous ne nous soucions pas uniquement de ce qui se passe dans les aéroports; nous comprenons notre rôle de facilitateurs dans les régions et nous avons pris nos responsabilités à cet égard.

M. Innes : Notre mission principale est d'administrer l'aéroport et de faciliter le service aérien, alors nous sommes des activistes auprès de nos agences communautaires pour veiller à ce que rien ne soit oublié en termes de disponibilité du service aérien pour notre collectivité.

Pour ce qui est de votre première question, nous travaillons avec les aéroports de la province, de la région et du pays pour partager l'information et le savoir-faire. C'est une communauté axée sur la coopération. De fait, je pense que nous avons appris au fil des ans que la coopération peut être très fructueuse.

Le sénateur Martin : Cela m'amène à une question concernant le partage des ressources. Que se passe-t-il dans le cas des petits aéroports qui ont de la difficulté à diversifier leur base de ressources? Vous avez parlé de diversifier les flux de rentrée.

bigger airports, but are there other opportunities, such as an Atlantic general fund? If smaller airports are reliant on one source of capital, government funding, how do they diversify their resource base so they can meet the needs beyond government funding?

Mr. Innes: Airports are a high fixed-cost business. To have a runway for one airplane is the same as having a runway for a thousand. To plow a runway for one is the same as plowing for 10 runways. Your costs are largely fixed and your revenue is based on the amount of traffic. It is directly related to the number of passengers you have.

At the small-scale end of the industry, which I am at, you are always challenged. The need for us and our airport is we cannot afford to go on investing only \$1.1 million. We have to get up into that extra little bit, or we have to grow our revenue sufficiently to do that.

There is only so much you can do as a small airport. We will not open a shopping mall in our airport as in Vancouver. People just walk through, get on a plane and away they go. They do not linger at all. In fact, our business model is based on them not lingering. We can do things with our land and our parking and we can raise our rates and this sort of thing, but there are limits.

When we started this five-airport issue, we talked to the airports that had 500,000 passengers, Moncton and London, Ontario, and we talked to them across the country, and asked if they had this problem. Once they got to the 500,000, they said they did not have this problem, but below that number, there is this problem of being short of the proper scale to enable us to operate.

Senator Martin: This question is somewhat unrelated, but this morning I attended a breakfast event with an Asian business association, and we were talking about the re-emergence of the Asian market. We discussed how this market moves in waves. I heard how Koreans are intrigued by the Atlantic region, the geographical landscape; the history really speaks to some sort of synergy and similarity with the Asian landscape. We naturally think of Europe as the closest market to the Atlantic provinces, but I assume that the Asian market on the other side is also a place to consider. These very specific, unique regional textures make Canada unique. Big cities are all over the world, but Canada is unique because of places like the Atlantic provinces and other parts of Canada. Tourism is one area of potential growth in Atlantic Canada.

Senator Merchant: Good morning to both of you. I would like to focus on the part of your presentation that said that Canada ranked 114th out of 130 countries in terms of cost competitiveness in the travel and tourism sector. That is a huge problem. The newspaper said that Toronto had the dubious distinction of charging the highest landing fees of any airport in the world.

Naturellement, c'est possible pour les grands aéroports, mais est-ce qu'il y aurait d'autres possibilités, par exemple, un fonds général pour l'Atlantique? Si les petits aéroports doivent compter sur une source de capitaux, le financement gouvernemental, comment peuvent-ils diversifier leur base de ressources pour pouvoir répondre aux besoins que le financement gouvernemental ne suffit pas à satisfaire?

M. Innes : Les aéroports sont des entreprises qui ont des coûts fixes élevés. Il en coûte autant d'avoir une piste pour un avion que pour 1 000 avions. Il en coûte autant de déneiger une piste pour un avion ou pour 10. Vos coûts sont essentiellement fixes, et votre revenu est lié au volume des activités. C'est directement lié au nombre de passagers que vous accueillez.

Si vous faites partie des petits, comme moi, vous avez toujours des difficultés. Notre aéroport ne peut pas se permettre d'investir seulement 1,1 million. Il faut en mettre un peu plus, ou alors augmenter suffisamment les revenus.

Les possibilités sont limitées dans un petit aéroport. Nous n'ouvrirons pas de centre commercial comme celui de Vancouver. Les gens ne font que passer, ils prennent l'avion et ils partent. Ils ne traînent pas du tout. De fait, notre modèle d'entreprise est fondé là-dessus. Nous pouvons faire certaines choses sur notre terrain et dans notre stationnement, nous pouvons relever nos prix, ce genre de choses, mais il y a des limites.

Lorsque nous avons commencé à discuter de cette question des cinq aéroports, nous avons parlé à des aéroports qui avaient 500 000 passagers, Moncton et London, en Ontario, et nous avons demandé à d'autres aéroports du pays s'ils avaient connu ce problème. Lorsqu'ils arrivent à 500 000, ils affirment qu'ils n'ont pas ce problème, mais en deçà de ce nombre, c'est un problème, le volume n'est pas suffisant pour nous permettre de bien fonctionner.

Le sénateur Martin : Cette question est un peu hors contexte, mais j'étais ce matin à un petit-déjeuner avec une association d'entrepreneurs asiatiques et nous parlions de la réémergence du marché asiatique. Nous discutons de la façon dont ce marché évolue par vagues. J'ai entendu dire que les Coréens étaient intrigués par la région Atlantique, par sa géographie. L'histoire semble vraiment créer une sorte de synergie et des similarités avec le paysage asiatique. Nous considérons naturellement l'Europe comme le marché le plus rapproché pour les provinces atlantiques, mais je suppose que le marché asiatique, à l'opposé, devrait aussi être envisagé. Ces textures très particulières, uniques, caractérisent le Canada. Il y a des grandes villes partout dans le monde, mais le Canada se distingue par des régions comme les provinces atlantiques et d'autres secteurs du pays. Le tourisme est un secteur de croissance éventuelle pour le Canada atlantique.

Le sénateur Merchant : Bonjour, messieurs. J'aimerais me concentrer sur la partie de votre exposé où vous disiez que le Canada est au 114^e rang sur 130 pays pour ce qui est de la compétitivité des coûts dans le secteur des voyages et du tourisme. C'est un énorme problème. Les journaux ont dit que Toronto se démarquait, hélas, du fait qu'il exige les frais d'atterrissage les plus élevés au monde.

You talked about the leakage we have to the nearby airports in the U.S. It is a huge problem, and we have heard this from many presenters. How can we manage this? Cost is important to people, and when they look at their travel budget, they will not go to places that are so much more expensive. What thoughts do you have for managing this?

Mr. Collins: I suspect there are a number of factors that would play into Canada's ranking out of 130 countries, and I am sure none of us are happy with where we are ranked. No one likes to see Canada in the lower quartile or decile of anything.

With respect to the topic of your study, we have mentioned it throughout and others have mentioned it in their testimony, the place to start is the issue of airport rent charged to NAS airports. I am not sure if there is a firm policy stated, but I think it is fair to say that any airport currently paying rent, if relieved of that burden, would flow those savings back to the carriers that service their airport. If that translates into lower fares for travel in or destined to Canada, that is a start.

Mr. Innes: The traffic leakage problem is getting worse as time goes on, and in the last few years it has become very noticeable at our airport. I was at a meeting yesterday morning in New Brunswick, and a person who I was meeting with who flies all over the world and flies business class to Europe told me he went to Bangor six times from Moncton last year to get flights because the prices in New Brunswick were just too high.

The leakage of traffic is not confined to people going south on vacation but is a general situation, and so we are losing a lot of traffic and revenue due to it.

To make it better there must be a good examination of the air transportation business in general in Canada and how it is viewed. In my view, it is totally out of balance with other modes of transportation. The people of Canada subsidize road transportation, rail passenger transportation, marine transportation, yet look to air transportation for revenue. That really must stop, whether it is in rents or whether it is in municipal taxes.

Last year I think the municipal tax bill of the Montreal airport from the City of Montreal was in excess of \$50 million. The people in Fredericton end up paying that tax bill because Air Canada ends up paying it. We have Air Canada service, and so every air passenger in Canada ends up paying these high bills.

Somewhere along the line, air transportation must be considered in balance with the other transportation modes and not have this special status of supplying money to governments.

Senator Merchant: Do you think the fierce competition in the U.S. helps them to keep their base fares down? That is also an aspect.

Vous avez parlé de l'exode des passagers vers les aéroports voisins aux États-Unis. C'est un énorme problème, et de nombreux témoins nous en ont parlé. Comment pouvons-nous gérer cela? Le coût est important, et lorsqu'on regarde le budget des voyageurs, ils n'iront pas aux endroits qui sont tellement plus coûteux. Comment pensez-vous pouvoir gérer cela?

M. Collins : J'imagine qu'il y a divers facteurs qui entrent en compte dans le classement du Canada sur 130 pays, et je suis certain que personne ne se réjouit de notre rang. Personne n'aime voir le Canada dans le dernier quartile, le dernier décile.

Pour en revenir au thème de votre étude, vous avez toujours dit, et d'autres l'ont mentionné dans leurs témoignages, qu'il fallait commencer par le loyer des aéroports RNA. Je ne sais pas s'il existe une politique officielle, mais je crois qu'il est juste de dire que si les aéroports n'avaient plus à payer de loyer, ils répercuteraient ces économies sur les transporteurs qui leur assurent des services. Si cela permettait de réduire les tarifs pour les voyageurs au Canada ou à destination du Canada, ce serait déjà un début.

M. Innes : Le problème de l'exode des voyageurs ne fait qu'empirer. Ces dernières années, il est devenu particulièrement marqué à notre aéroport. J'étais à une réunion, hier, au Nouveau-Brunswick, et quelqu'un qui voyage dans le monde entier, en classe affaires en Europe, m'a dit qu'il était allé de Moncton à Bangor six fois l'an dernier, pour prendre l'avion, parce que les prix au Nouveau-Brunswick étaient trop élevés.

Nous ne perdons pas seulement les voyageurs qui vont passer les vacances dans le sud, le problème de l'exode des voyageurs est un problème général qui nous fait perdre énormément de voyageurs et de recettes.

Pour améliorer la situation, il faut examiner attentivement le secteur du transport aérien en général au Canada et la perception qu'on en a. Selon moi, il ne se compare absolument pas avec les autres modes de transports. Les Canadiens subventionnent le transport routier, le transport ferroviaire des passagers et le transport maritime, mais ils s'attendent à ce que le transport aérien produise des recettes. Il faut mettre un terme à cela, qu'il s'agisse des loyers ou des taxes municipales.

L'an dernier, je crois, la facture de taxes municipales pour l'aéroport de Montréal, à Montréal, dépassait les 50 millions de dollars. Les gens de Fredericton finissent par payer cette facture de taxes parce qu'Air Canada la paye. Nous sommes desservis par Air Canada, alors tous les passagers au Canada paient ces factures de taxes.

Tôt ou tard, il faudra considérer le transport aérien comme les autres modes de transport et ne pas lui imposer ce statut spécial de fournisseur de revenus pour le gouvernement.

Le sénateur Merchant : Pensez-vous qu'aux États-Unis, la concurrence féroce les aide à maintenir des tarifs abordables? C'est aussi un aspect.

Mr. Innes: I think competition is pretty fierce in Canada. I just think that the price points are higher in Canada because the costs are higher. We have been talking to U.S. carriers to come into Canada, and they just say, "No, thank you. It is too expensive. In our case, we think we will serve Canada from Bangor," and they have.

Senator Housakos: Let us take an airport like Halifax as an example. If you were to eliminate the airport tax, eliminate the airport rent that is paid to Transport Canada, eliminate the municipal taxes, eliminate the security fees paid, what would be the discounted percentage rate that your passenger would be saving? If we eliminate all those costs you talk about, what would be the savings to our citizens on an average flight? Would it be 4 per cent, 10 per cent? Would it be \$30 a ticket, \$100 a ticket? Will it be 50 per cent?

Mr. Collins: Assuming that the airlines passed the savings on to the traveller, then the savings could be substantial. I am not sure that I can speak to Halifax as an example, but, in terms of proportion, I would hazard a guess that if the municipal taxes, and so on, were removed, you could probably expect to see something in the area of a minimum discount of 25 per cent.

Senator Housakos: What would be the other issues concerning the higher cost compared to what our competitors are offering south of the border? Beyond those fees, what are the additional discrepancies between what we face in the marketplace compared to the U.S. side?

Mr. Innes: NAV CANADA fees would be one. I think there are security fees in the U.S. but not here. They put \$2.02 into the capital program of American airports. I forget the numbers, but the landing fees in Chicago are probably one third of what they are in Toronto. All of these costs end up somewhere. The cost of the airports end up in the landing fees and that is a good place to look.

Senator MacDonald: I want to go back to the National Airport System that was set up in 1994. There seemed to be two criteria for setting it up: capital city or the volume in the airports.

Looking at the list of airports in both sections, and the way you have them classified, what are the advantages, both structurally and economically, of being in the NAS versus the local or regional airport system?

I raise that because I know that some airports do not want to go into the national system because they say it will cost them too much. Are their airports in there that, perhaps, would be better off in the local system?

Mr. Innes: The fundamental disadvantage is the 250-page ground lease by which we must live and the fact that the Government of Canada owns the land and the airport, and, as a business, you do not have access to that resource. The advantage is that the Government of Canada owns the airport and it will be there for a long time.

Senator MacDonald: You mean in the local system.

M. Innes : Je crois que la compétition est également féroce au Canada. Je pense simplement que les seuils de prix sont plus élevés ici, parce que les coûts sont supérieurs. Nous avons parlé à des transporteurs américains qui pourraient venir au Canada, et ils nous disent « Non merci, c'est trop cher. Nous allons desservir le Canada depuis Bangor », et c'est ce qu'ils font.

Le sénateur Housakos : Prenons un aéroport comme Halifax, par exemple. Si vous éliminez la taxe d'aéroport, le loyer de l'aéroport qui est payé à Transports Canada, si les taxes municipales et les droits de sécurité disparaissaient, quel serait le pourcentage de rabais que vous pourriez offrir à vos passagers? Si nous éliminons tous ces coûts dont vous parlez, quelle serait l'économie par vol pour nos citoyens en moyenne? Est-ce que ce serait 4 p. 100, 10 p. 100? Est-ce que le billet coûterait 30 \$, 100 \$? Est-ce que ce serait 50 p. 100?

M. Collins : Si l'on suppose que les compagnies aériennes font bénéficier le voyageur de leur économie, alors les économies pourraient être importantes. Je ne sais pas si je peux prendre l'exemple de Halifax, mais la proportion, selon moi, si les taxes municipales et le reste étaient éliminés, vous pourriez probablement vous attendre à un rabais d'au moins 25 p. 100.

Le sénateur Housakos : Quels seraient les autres aspects liés au coût élevé si l'on compare avec ce qu'offrent nos concurrents au-delà de la frontière? Outre ces frais, quels sont les autres écarts entre notre marché et celui des Américains?

M. Innes : Les droits de NAV CANADA en sont un. Je pense qu'il y a des droits de sécurité aux États-Unis, mais pas ici. Ils versent 2,02 \$ dans le programme américain pour les immobilisations des aéroports. J'oublie les chiffres, mais les droits d'atterrissage à Chicago sont probablement le tiers de ce qu'ils sont à Toronto. Tous ces coûts se répercutent quelque part. Les coûts des aéroports sont englobés dans les droits d'atterrissage, et ce serait un bon élément à examiner.

Le sénateur MacDonald : Je veux revenir au Réseau national d'aéroports qui a été créé en 1994. Il semblait y avoir deux critères pour en faire partie : être l'aéroport d'une capitale ou avoir un certain volume.

Si je regarde la liste des aéroports dans les deux sections, la façon dont ils sont classés... quels sont les avantages structureaux et économiques de l'appartenance au RNA plutôt qu'au réseau des aéroports locaux et régionaux?

Je soulève la question parce que je sais que certains aéroports refusent d'entrer dans le réseau national parce qu'il coûte trop cher. Est-ce que les aéroports s'en tireraient mieux dans le réseau local?

M. Innes : Le principal inconvénient est le bail de 250 pages que nous devons signer pour la location du terrain et le fait que le gouvernement du Canada est propriétaire du terrain et de l'aéroport. Comme entreprise, vous n'avez pas accès à ces ressources. L'avantage, c'est puisque le gouvernement du Canada en est propriétaire, la survie de l'aéroport n'est pas menacée.

Le sénateur MacDonald : Vous voulez dire pour le réseau local.

Mr. Innes: Yes.

Senator MacDonald: Are there any operational advantages of being in the National Airport System in terms of volume or levels of traffic?

Mr. Collins: No. I was smiling when you asked the question because I think the primary benefit to the airports would be reputational — that is, you are seen as part of the national strategy in transportation. There is a benefit, as Mr. Innes says, to the government in that you have identified a group of airports that are strategic for the entire country. Beyond the reputational benefits of an airport being seen as part of the national strategy, there are not many practical day-to-day benefits.

Senator MacDonald: In terms of operational costs, particularly in a tight market, if you were under the local and regional umbrella you would probably prefer to stay there.

I am thinking of two airports with which I am familiar. One is Saint John, New Brunswick; the other is Sydney, Nova Scotia. When I look at the map, the only one that is part of the National Airport System in Nova Scotia is Halifax. You have three in New Brunswick, although Halifax is located in the larger province and, geographically, that city is separated from all the other airports.

Would Saint John, New Brunswick, be better off under that system?

Mr. Innes: I do not want to speak for the Saint John airport. I think they would be open to having that discussion.

Senator MacDonald: Are they trapped in the system because of their volume?

Mr. Innes: Yes, and Sydney is, too. However, Deer Lake has more than 200,000 passengers. It exceeds the old criteria, but it is not part of the national system.

Senator MacDonald: If it fits under the criteria, why is it not be part of the national system?

Mr. Collins: That is a good question.

Mr. Innes: I expect they chose to stay out of the national system.

Senator MacDonald: According to the criteria, they could not choose to stay out, could they? They must go in, is that right?

Mr. Innes: Yes.

Senator MacDonald: You said there were 14 airports. I am looking at the list and see only 13. Which airport is not in there? Would it be Yarmouth?

Mr. Collins: Yarmouth should be on the list.

Senator MacDonald: It is not.

Mr. Collins: Is Miramichi there?

Senator MacDonald: Yes. Thank you.

M. Innes: Oui.

Le sénateur MacDonald: Est-ce qu'il y a des avantages opérationnels à faire partie du Réseau national d'aéroports en termes de volume ou de niveaux de trafic?

M. Collins: Non. J'ai souri quand vous avez posé la question parce que je crois que le principal avantage pour les aéroports tient à la réputation — vous êtes considéré comme participant à une stratégie nationale du transport. C'est un avantage, comme l'a dit M. Innes, pour le gouvernement parce que vous avez un groupe d'aéroports stratégiques désignés dans l'ensemble du pays. Outre les avantages pour la réputation de l'aéroport, la participation à une stratégie nationale n'offre pas beaucoup d'intérêt concrètement, au quotidien.

Le sénateur MacDonald: Pour ce qui est des coûts opérationnels, en particulier quand le marché est encombré, si vous étiez un aéroport local ou régional, vous préféreriez le rester.

Je pense à deux aéroports que je connais bien, celui de Saint John, au Nouveau-Brunswick et celui de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Si je regarde la carte, le seul qui fasse partie du Réseau national d'aéroports en Nouvelle-Écosse est Halifax. Il y en a trois au Nouveau-Brunswick, même si Halifax se trouve dans une province qui est plus grande et que, géographiquement, la ville se trouve loin de tous les autres aéroports.

Est-ce que Saint John, au Nouveau-Brunswick, s'en tirerait mieux dans ce réseau?

M. Innes: Je ne veux pas parler pour l'aéroport de Saint John. Je crois qu'il serait ouvert à la discussion.

Le sénateur MacDonald: Est-ce qu'il est coincé dans le réseau en raison de son volume?

M. Innes: Oui, et Sydney également. Toutefois, Deer Lake accueille plus de 200 000 passagers. Il répond largement à l'ancien critère, mais il ne fait pas partie du réseau national.

Le sénateur MacDonald: S'il répond au critère, pourquoi n'est-il pas dans le réseau national?

M. Collins: C'est une bonne question.

M. Innes: Je crois qu'il a choisi de rester à l'extérieur.

Le sénateur MacDonald: D'après les critères, il ne peut pas choisir de rester à l'extérieur, n'est-ce pas? Il doit s'intégrer au réseau, c'est bien cela?

M. Innes: Oui.

Le sénateur MacDonald: Vous avez dit qu'il y avait 14 aéroports. Je regarde la liste et je n'en vois que 13. Lequel nous manque? Est-ce que c'est Yarmouth?

M. Collins: Yarmouth devrait être sur la liste.

Le sénateur MacDonald: Il n'y est pas.

M. Collins: Est-ce que Miramichi s'y trouve?

Le sénateur MacDonald: Oui. Merci.

Senator Plett: You cited all the reasons why it is so much more costly to fly in or out of Canada than in other countries and why we are ranked 114th out of 130. I am from the province of Manitoba and we experience the same problem with leakage to places like Grand Forks and Fargo.

I am not sure that the answer is as simplistic as what has been suggested. We are comparing ourselves to the United States. We have one tenth of the population in an area larger than the United States. I do not know how we can ever compete with the United States on air traffic prices short of, as the United States does, having many subsidies.

We heard the other day that most of these airports do not pay airport taxes. However, that must come out of the revenue then of the United States treasury and it would have to come out of our treasury. The answer to the problem is not taking it from one pocket and putting into another because, at some point, we want to balance our budget. We are running a deficit budget and I am not sure, where adding these taxes to the general revenues of the country solves the problem.

I would like you to touch a bit more on that because I do not think the answer is as simple as has been suggested.

Mr. Innes: I understand what is happening close to me, for instance, in Presque Isle, Maine. We lose some traffic to Bangor and some traffic to Presque Isle, Maine. Presque Isle, Maine, is a pretty small place and it has a fairly good air service. From one end of this country to the other, there is nothing that compares to Presque Isle, Maine. Many small U.S. communities have that type of service.

We have a smaller country with less population. It is a bit of a string bean of a country without many large cities, you are right. However, somewhere on the bottom end of the scale, we are not providing air service in communities the size of those that the United States provides.

We looked at Montana at one point because they have six cities with between 15,000 people and 150,000 people, not unlike New Brunswick. If you look at what is going on in Montana with respect to air service as compared to what is going on in New Brunswick with air service, it is a remarkable difference.

I think we must respect scale, but I think we should recognize that we have both a cost issue and an air service issue in this country.

Senator Plett: Are the airlines flying into Presque Isle, Maine, making money?

Mr. Innes: They would not be flying in if they were not.

Senator Plett: I think they would. I do not think Air Canada is making money at every airport into which they fly. Requirements are made of them so that if they want to fly in to certain places, they must service other places. You are the experts.

Mr. Innes: I would love to know into which communities they are flying that they are not making money.

Le sénateur Plett : Vous avez mentionné toutes les raisons pour lesquelles il est beaucoup plus coûteux de prendre l'avion au Canada que dans d'autres pays et expliqué pourquoi nous sommes 114^e sur 130. Je viens du Manitoba, et nous avons le même problème d'exode vers des endroits comme Grand Forks et Fargo.

Je ne suis pas certain que la réponse soit aussi simple que ce que vous suggérez. Nous nous comparons aux États-Unis. Nous avons le dixième de la population sur une superficie plus vaste que celle des États-Unis. Je ne sais pas comment nous pouvons même faire concurrence aux États-Unis pour les prix des voyages aériens, à moins de faire comme les États-Unis et d'accorder de nombreuses subventions.

On nous a dit, il y a quelques jours, que la majorité de ces aéroports ne payaient pas de taxes d'aéroport. Toutefois, cet argent doit sortir du trésor américain, et il devrait aussi sortir de nos coffres. La réponse au problème n'est pas de prendre dans une poche plutôt que dans une autre, parce que tôt ou tard nous voulons équilibrer notre budget. Nous avons un déficit, et je ne suis pas certain que le fait d'ajouter ces taxes aux recettes générales du pays règle le problème.

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus, parce que je ne crois pas que la réponse soit aussi simple que ce que vous proposez.

M. Innes : Je comprends ce qui se passe près chez moi, par exemple à Presque Isle, dans l'État du Maine. Nous perdons des passagers au profit de Bangor et une partie au profit de Presque Isle, dans le Maine. Presque Isle, c'est tout petit, mais le service aérien y est tout à fait acceptable. D'un bout à l'autre de notre pays, rien ne se compare à Presque Isle. De nombreuses petites collectivités américaines ont un service de ce type.

Nous avons un petit pays avec moins d'habitants. Il a un peu l'aspect d'un ruban, sans grande ville. Vous avez raison. Toutefois, quelque part au bas de l'échelle, nous n'offrons pas un service aérien à des collectivités de la même taille que celles qui sont desservies aux États-Unis.

Nous avons étudié le Montana, parce qu'il y a là six villes de 15 000 à 150 000 habitants, c'est un peu comme le Nouveau-Brunswick. Si vous regardez ce qui se passe au Montana, pour le service aérien, en comparaison de ce qui se passe au Nouveau-Brunswick, la différence est remarquable.

Je crois que nous devons tenir compte de la différence d'échelle, mais je pense que nous devrions aussi reconnaître que nous avons des problèmes de coût et des problèmes de service aérien dans notre pays.

Le sénateur Plett : Est-ce que les compagnies aériennes qui vont à Presque Isle, dans le Maine, font de l'argent?

M. Innes : Elles n'iraient pas si elles n'en faisaient pas.

Le sénateur Plett : Je crois qu'elles iraient. Je ne pense pas qu'Air Canada fasse de l'argent dans chaque aéroport qu'elle dessert. Elle a des exigences à respecter. Si elle veut desservir certains endroits, elle doit aussi se rendre dans d'autres aéroports. Vous êtes les spécialistes.

M. Innes : J'aimerais savoir dans quelles collectivités elle va sans faire d'argent.

Mr. Collins: Me, too.

Senator Plett: So would I, but I would also like you to get us a more exact figure on, as Senator Housakos asked, how much this airline ticket would cost if we took all the taxes off. That figure has to be available and I would be curious to know the exact figure. Obviously, as you suggested, Mr. Collins, that savings would have to be passed on, but I am not quite as confident as you are about that happening.

Anyway, I have made my point. I think we have a competition issue in Canada. We have really only two domestic airlines, and now Porter is getting into it.

Throughout most of your presentation, I thought you were giving us a success story because it really is in my opinion. You have cited an average growth of 5 per cent since 2002, yet you claim that the high cost of air travel in Canada is adversely affecting competitiveness in Atlantic Canada's airports.

I would like you to touch on how you reconcile these two statements. To me one is saying that you are really successful and the other is saying that it is tough to do business.

Mr. Collins: Thank you for that question and for noticing in the remarks that I was talking about quite a success story. It is quite remarkable how the four provinces in Atlantic Canada have grown and have prospered and have done things to help themselves do that.

We are saying that in part the air access and service that we have provided has helped that growth occur, because it does not happen without air access. All we were signalling in our comments is that we would like to keep that moving in the right direction. We do not think we have peaked in terms of what is possible in either of our airports, or in Atlantic Canada, and we are simply advocating that we do two things. We advocate removing the cost impediments that exist not just for our region but for the country to the extent that that will translate into lower fares and therefore more travel. This also will address, on the part of some of the smaller NAS airports and some of the small non-NAS airports, their need to access capital for fundamental safety and operational needs.

Senator MacDonald: Mr. Innes, you were talking about the traffic into small communities in the United States. How much of that is related to the fact that they already have airport infrastructure in place and have had it in place for 50 or 60 years? The cost of establishing an airport in any small community would be prohibitive today. How much is related to that cost?

Mr. Innes: Some of it is, but there is much more money for airport development on the U.S. side than on the Canadian side. We have had perfectly good airports that have not been able to keep their air service. The bigger issue in the small communities in the U.S. is the Government of the United States has a small community air service program and U.S. Airways is making money in Presque Isle but not without some help.

M. Collins : Moi aussi.

Le sénateur Plett : Et moi aussi, mais j'aimerais aussi que vous nous fournissiez des chiffres plus exacts, comme l'a demandé le sénateur Housakos, sur ce que coûterait le billet d'avion s'il n'y avait plus de taxes. Ce chiffre doit exister quelque part, et je serais curieux de le connaître. Évidemment, comme vous l'avez dit, monsieur Collins, il faudrait répercuter ces économies, mais je ne suis pas aussi confiant que vous l'êtes au sujet de ce qui se passerait.

Enfin, j'ai dit ce que je voulais dire. Je crois que nous avons un problème de concurrence au Canada. Il n'y a vraiment que deux compagnies nationales, et Porter qui commence à se tailler une place.

Pendant presque tout votre exposé, j'avais l'impression que vous nous présentiez une réussite, parce que c'est vraiment ce que je pense. Vous avez cité une croissance moyenne de 5 p. 100 depuis 2002, mais vous affirmez que le coût élevé du transport aérien au Canada nuit à la compétitivité des aéroports du Canada atlantique.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment vous pouvez concilier ces deux affirmations. D'une part, vous dites que vous réussissez très bien et de l'autre, que les affaires sont difficiles.

M. Collins : Merci de cette question et d'avoir relevé que je présentais une belle réussite. Il est remarquable que les quatre provinces du Canada atlantique aient pu croître et prospérer et, ce faisant, s'aider elles-mêmes.

Nous disons qu'une partie de l'accès aérien et du service que nous avons fournis a contribué à la croissance, parce que cette croissance ne pourrait pas se produire sans un accès aérien. Tout ce que nous disions dans notre exposé, c'est que nous aimerions continuer dans la bonne direction. Nous ne pensons pas avoir pleinement développé le potentiel de nos aéroports ou du Canada atlantique, et nous préconisons simplement deux mesures : nous préconisons d'éliminer les obstacles de coût actuels non seulement dans notre région, mais dans tout le pays, dans la mesure où cela se traduira par des prix plus bas et donc plus de passagers. Cela éliminerait aussi, pour certains petits aéroports du RNA et quelques aéroports à l'extérieur du RNA, la nécessité de trouver des capitaux pour combler les besoins de base en matière de sécurité et les besoins opérationnels.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Innes, vous parliez du volume dans les petites collectivités américaines. Dans quelle mesure est-ce que cela est lié au fait qu'elles ont déjà une infrastructure aéroportuaire, et ce, depuis 50 ou 60 ans? Le coût d'établissement d'un aéroport dans une petite collectivité serait inabordable aujourd'hui. Dans quelle mesure est-ce que c'est lié à ce coût?

M. Innes : Cela joue un peu, mais il y a beaucoup plus d'argent pour le développement des aéroports aux États-Unis qu'au Canada. Nous avons d'excellents aéroports qui n'ont pas réussi à maintenir le service aérien. Ce qui compte vraiment, dans les petites collectivités américaines, c'est que le gouvernement des États-Unis a un programme de service aérien pour les petites collectivités. U.S. Airways fait de l'argent à Presque Isle, mais non pas sans un coup de pouce.

Senator Plett: I now have an observation rather than a question.

The Chair: I heard the word "final" a few times. It is true some of your questions are stolen at the beginning, but next time I can put you on the list earlier.

Senator Plett: Point taken; I will not say "final" quite as quickly. I would like to make an observation. It was suggested a meeting or two ago — and Mr. Innes alluded to it somewhat — and I would never say which of our colleagues suggested it, but it was suggested that maybe we have three international airports in Canada. My observation is that those three potential international airports are the biggest problem we have in the airline industry.

The Chair: It was more a comment than a question you may want to add a comment.

Mr. Innes: I suppose two of them could be St. John's and Fredericton.

Senator Merchant: I have a newspaper before me, and the airfare breakdown shows that a round trip ticket from Toronto Pearson to Washington Reagan has gone up from \$430 to \$560. The taxes make the difference in the ticket. Some people have asked how much of a difference it would make. Then they have a ticket from Montreal to Fort Lauderdale, and the comparison is made with Plattsburg to Fort Lauderdale and the ticket with Air Canada is \$517.44, and the other is \$322.83, so that is not all the additional charges because that is a great difference, from \$517 to \$322. It is not all in the charges. Where is that other difference?

Mr. Innes: A major portion of my life has been spent explaining to people why it costs so much more to fly from Fredericton than from Bangor, and the stories I hear on a daily are that it was \$700 to Savannah from Bangor and \$1,700 from Fredericton. These are the cost comparisons that customers present to me.

Senator Merchant: I do not understand where the difference is, because the fees do not amount to that much.

Mr. Innes: I believe the fees are input costs. I think they are in there but not tagged on to the end.

The Chair: Before closing, I would like to thank our witnesses for their presentation. As you see, this subject is a hot one with senators.

I would like to remind members that the next meeting of the committee will be on Tuesday, December 7, but I am told by my vice-chair that there is a strong possibility we will inherit Bill C-28, anti-spam legislation, so the steering committee might have to readdress some of our planning for the next few weeks if we receive that bill over the next few days.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Plett : J'ai une observation à faire, plutôt qu'une question à poser.

Le président : J'ai entendu le mot « final » à quelques reprises. C'est vrai que quelques-unes de vos questions ont été volées au début, mais la prochaine fois je peux vous mettre sur la liste plus tôt.

Le sénateur Plett : D'accord; j'essaierai d'éviter le mot « final ». Je voudrais faire une observation. Il y a quelques jours — et M. Innes y a fait allusion —, quelqu'un a suggéré et je n'oserais jamais dire lequel de mes collègues l'a fait, mais on a suggéré que, peut-être, nous pourrions avoir trois aéroports internationaux au Canada. Mon commentaire c'est que ces trois aéroports internationaux deviendraient notre plus gros problème dans l'industrie du transport aérien.

Le président : C'est un commentaire plutôt qu'une question, mais vous pouvez ajouter un commentaire.

M. Innes : J'imagine que l'on pourrait choisir entre autres St. John's et Fredericton.

Le sénateur Merchant : J'ai un journal sous les yeux, et la ventilation du tarif aérien montre qu'un billet aller-retour entre Pearson, à Toronto, et Reagan, à Washington, va de 430 \$ à 560 \$. Ce sont les taxes qui font la différence. Quelqu'un a demandé quelle était la différence. Ici, on offre un billet de Montréal à Fort Lauderdale, et on fait la comparaison avec le trajet de Plattsburgh à Fort Lauderdale; le billet d'Air Canada coûte 517,44 \$, et l'autre, 322,83 \$. Il n'y a pas que tous les droits supplémentaires, parce que la différence est importante. Entre 517 \$ et 322 \$, il ne peut pas s'agir uniquement des frais. Comment expliquer le reste de la différence?

M. Innes : J'ai passé une grande partie de ma vie à expliquer aux gens pourquoi il en coûte tellement plus cher de partir de Fredericton plutôt que de Bangor, et l'on me dit quotidiennement qu'il en coûte 700 \$ pour se rendre à Savannah à partir de Bangor et 1 700 \$ à partir de Fredericton. Ce sont les comparaisons de coûts que les clients me soumettent.

Le sénateur Merchant : Je ne comprends pas d'où vient la différence, parce que les droits ne sont pas si élevés.

M. Innes : Je crois que les droits figurent dans les intrants. Je pense qu'ils sont compris dans le prix, mais qu'ils ne sont pas ajoutés à la fin.

Le président : Avant de lever la séance, je veux remercier nos témoins de leur exposé. Comme vous le voyez, c'est un sujet sensible pour les sénateurs.

J'aimerais rappeler aux membres que le comité tiendra sa prochaine réunion le mardi 7 décembre, mais mon vice-président me dit qu'il est très possible que nous hériterions du projet de loi C-28, le projet de loi contre les pourriels, et que le comité directeur pourrait devoir modifier une partie de notre planification pour les prochaines semaines si ce projet de loi nous est renvoyé dans quelques jours.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday November 23, 2010

Association québécoise du transport aérien:

Marco Prud'homme, Chief Executive Officer.

Wednesday November 24, 2010

Tourism Industry Association of Canada:

David Goldstein, President and CEO;

Kevin Desjardins, Director, Communications;

Catherine Sadler, Manager, Research.

Tuesday, November 30, 2010

Atlantic Canada Airports Association:

Keith Collins, President;

David Innes, Treasurer.

TÉMOINS

Le mardi 23 novembre 2010

Association québécoise du transport aérien :

Marco Prud'homme, président-directeur général.

Le mercredi 24 novembre 2010

Association de l'industrie touristique du Canada :

David Goldstein, président-directeur général;

Kevin Desjardins, directeur, Communications et relations publiques;

Catherine Sadler, gestionnaire, Recherche.

Le mardi 30 novembre 2010

Association des aéroports du Canada Atlantique :

Keith Collins, président;

David Innes, trésorier.





Third Session
Fortieth Parliament, 2010

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transport and Communications

Transports et des communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, December 7, 2010
Tuesday, December 14, 2010

Le mardi 7 décembre 2010
Le mardi 14 décembre 2010

Issue No. 7

Fascicule n° 7

Eleventh meeting on:

The emerging issues related to
the Canadian Airline Industry

Onzième réunion concernant :

Les nouveaux enjeux qui sont ceux
du secteur canadien du transport aérien

and

et

First (final) meeting on:

Première (dernière) réunion concernant :

Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability
of the Canadian economy by regulating certain activities
that discourage reliance on electronic means
of carrying out commercial activities, and
to amend the Canadian Radio-television and
Telecommunications Commission Act, the Competition Act,
the Personal Information Protection and Electronic
Documents Act and the Telecommunications Act

Le projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité
et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par
la réglementation de certaines pratiques qui découragent
l'exercice des activités commerciales par voie électronique et
modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et
des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence,
la Loi sur la protection des renseignements personnels et
les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications

INCLUDING:

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Special study budget 2010-2011 — airline industry)

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-28)

Y COMPRIS :

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget pour étude spéciale 2010-2011 — transports aérien)

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de Loi C-28)

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

* Ex officio members
(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Raine (*December 8, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos
et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

* Membres d'office
(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Raine (*le 8 décembre 2010*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, December 9, 2010:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Oliver, seconded by the Honourable Senator Cochrane, for the second reading of Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Di Nino, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le jeudi 9 décembre 2010 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Oliver, appuyée par l'honorable sénateur Cochrane, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Di Nino, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, December 7, 2010
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:34 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Raine and Zimmer (9).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESSES:*Competition Bureau:*

Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Mergers Branch;

Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Criminal Matters Branch.

The chair made opening statement.

Ms. Dagenais made a statement and, together with Mr. Plouffe, answered questions.

At 10:27 a.m., the committee proceed to consider a draft budget.

It was agreed that the following special study budget application (Airline Industry) for the fiscal year ending March 31, 2011 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and Other Services	0
Transportation and Communications	\$ 320
All Other Expenditures	\$ 100
TOTAL	\$ 420

At 10:27 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 7 décembre 2010
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 34, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Raine et Zimmer (9).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Bureau de la concurrence :*

Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Direction générale des fusions;

Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles.

Le président ouvre la séance.

Mme Dagenais fait une déclaration, puis avec l'aide de M. Plouffe, répond aux questions.

À 10 h 27, le comité entreprend l'étude d'un avant-projet de budget.

Il est convenu que la demande de budget (étude spéciale sur le secteur du transport aérien) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 soit approuvée et présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	0 \$
Transports et communications	320 \$
Autres dépenses	100 \$
TOTAL	420 \$

À 10 h 27, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, December 14, 2010
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer and Zimmer (10).

Other senator present: The Honourable Senator Oliver (1).

In attendance: Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, December 9, 2010, the committee began its study on Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act. (For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.)

WITNESSES:

Industry Canada:

Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch;

André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy;

Philip Palmer, Senior General Counsel, Industry Canada Legal Services.

Information Technology Association of Canada:

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer;

Brendan Glauser, Manager, Communications.

The chair made opening statement.

Ms. DiFrancesco made a statement and, together with Mr. Palmer and Mr. Leduc, answered questions.

At 9:59 a.m., the committee suspended.

At 10:00 a.m., the committee resumed.

Mr. Courtois made a statement and answered questions.

At 10:11 a.m., it was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of

OTTAWA, le mardi 14 décembre 2010
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer et Zimmer (10).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Oliver (1).

Également présents : Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 9 décembre 2010, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 7 des délibérations du comité.)

TÉMOINS :

Industrie Canada :

Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le commerce électronique;

André Leduc, conseiller en politiques, Politique sur le commerce électronique;

Philip Palmer, avocat général principal, Services juridiques d'Industrie Canada.

Association canadienne de la technologie de l'information :

Bernard Courtois, président et directeur général;

Brendan Glauser, gestionnaire, Communications.

Le président ouvre la séance.

Mme DiFrancesco fait une déclaration, puis avec l'aide des MM. Palmer et Leduc, répond aux questions.

À 9 h 59, la séance est suspendue.

À 10 heures, la séance reprend.

M. Courtois fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 11, il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent

carrying out television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that the committee group clauses according to the different parts in the legislation.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clauses 6 to 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clauses 15 and 16 carry.

It was agreed that clauses 17 and 18 carry.

It was agreed that clause 19 carry.

It was agreed that clause 20 carry.

It was agreed that clause 21 carry.

It was agreed that clauses 22 and 23 carry.

It was agreed that clauses 24 to 26 carry.

It was agreed that clause 27 carry.

It was agreed that clauses 28 and 29 carry.

It was agreed that clauses 30 to 33 carry.

It was agreed that clauses 34 to 40 carry.

It was agreed that clause 41 carry.

It was agreed that clauses 42 to 46 carry.

It was agreed that clauses 47 to 49 carry.

It was agreed that clauses 50 and 51 carry.

It was agreed that clauses 52 to 55 carry.

It was agreed that clauses 56 to 61 carry.

It was agreed that clauses 62 to 65 carry.

It was agreed that clauses 66 and 67 carry.

It was agreed that clause 68 carry.

It was agreed that clause 69 carry.

It was agreed that clauses 70 to 81 carry.

It was agreed that clauses 82 to 87 carry.

It was agreed that clauses 88 to 90 carry.

It was agreed that clause 91 carry.

l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

Il est convenu de reporter le titre.

Il est convenu que le comité regroupe les articles en fonction des différentes parties du projet de loi.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter les articles 6 à 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter les articles 15 et 16.

Il est convenu d'adopter les articles 17 et 18.

Il est convenu d'adopter l'article 19.

Il est convenu d'adopter l'article 20.

Il est convenu d'adopter l'article 21.

Il est convenu d'adopter les articles 22 et 23.

Il est convenu d'adopter les articles 24 à 26.

Il est convenu d'adopter l'article 27.

Il est convenu d'adopter les articles 28 et 29.

Il est convenu d'adopter les articles 30 à 33.

Il est convenu d'adopter les articles 34 à 40.

Il est convenu d'adopter l'article 41.

Il est convenu d'adopter les articles 42 à 46.

Il est convenu d'adopter les articles 47 à 49.

Il est convenu d'adopter les articles 50 et 51.

Il est convenu d'adopter les articles 52 à 55.

Il est convenu d'adopter les articles 56 à 61.

Il est convenu d'adopter les articles 62 à 65.

Il est convenu d'adopter les articles 66 et 67.

Il est convenu d'adopter l'article 68.

Il est convenu d'adopter l'article 69.

Il est convenu d'adopter les articles 70 à 81.

Il est convenu d'adopter les articles 82 à 87.

Il est convenu d'adopter les articles 88 à 90.

Il est convenu d'adopter l'article 91.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry without amendments.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate without amendments.

At 10:16 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu que le projet de loi soit adopté, sans amendement.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat, sans amendement.

À 10 h 16, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, December 14, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTH REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate on May 12, 2010 to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2011 and requests, for the purpose of such study, that it be empowered to travel inside Canada.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the Senate Administrative Rules, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 14 décembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

CINQUIÈME RAPPORT

Votre comité qui a été autorisé par le Sénat mardi 12 mai 2010 à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, demande respectueusement des fonds pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à voyager à l'intérieur du Canada.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)c) du Règlement administratif du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
SPECIAL STUDY ON EMERGING ISSUES RELATED TO
THE CANADIAN AIRLINE INDUSTRY**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 12, 2010:

The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Dallaire:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, including but not limited to:

- (a) its performance and long-term viability in the changing global market;
- (b) its place within Canada;
- (c) its business relationship with their passengers;
- (d) its important economic effect in the Canadian communities where airports are located; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 28, 2012 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

The question being put on the motion, it was adopted.

le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS
ÉTUDE SPÉCIALE SUR L'ÉTAT LES NOUVEAUX ENJEUX
QUI SONT CEUX DU SECTEUR CANADIEN DU
TRANSPORT AÉRIEN**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS, 2011**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 12 mai 2010 :

L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Dallaire.

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, et, notamment :

- a) sa santé et sa viabilité à long terme dans un marché mondial en évolution;
- b) sa place au Canada;
- c) ses relations commerciales avec les passagers;
- d) son importance en tant que de moteur économique dans les collectivités canadiennes où les aéroports sont situés; et

Que le comité en fasse périodiquement rapport au Sénat et avec présentation d'un rapport final au plus tard le 28 juin 2012, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour faire connaître ses conclusions pendant 180 jours après le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$ 0
Transportation and Communications	\$ 320
All Other Expenditures	<u>\$ 100</u>
TOTAL	\$ 420

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Tuesday, December 7, 2010.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	0 \$
Transports et communications	320 \$
Autres dépenses	<u>100 \$</u>
TOTAL	420 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mardi 7 décembre 2010.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

The Honourable Dennis Dawson
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

L'honorable Dennis Dawson
Président du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date

The Honourable David Tkachuk
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

Date

L'honorable David Tkachuk
Président du Comité permanent de la région
interne, des budgets et de l'administration

**STANDING COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS
SPECIAL STUDY ON EMERGING ISSUES RELATED TO THE CANADIAN AIRLINE INDUSTRY**

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

ACTIVITY 1 : LOCAL TRAVEL (National Capital Region)

FACT-FINDING (Ottawa International Airport)

16 participants: 12 Senators, 4 staff (2 analysts, 1 committee clerk, 1 communication agent)

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TRAVEL

1. Ground transportation — taxis		
<i>12 senators (3 taxis x 2 x \$40) (0223)</i>	240	
<i>4 staff (1 taxi x 2 x \$40) (0232)</i>	80	
Sub-total		\$320

ALL OTHER EXPENDITURES

OTHER

1. Miscellaneous costs on travel (0229)	100	
Sub-total		\$100

Total of Activity 1	\$420	
Grand Total		\$420

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk,
Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**
**ÉTUDE SPÉCIALE SUR L'ÉTAT DES NOUVEAUX ENJEUX QUI SONT CEUX DU SECTEUR CANADIEN
DU TRANSPORT AÉRIEN**
EXPLICATION DES ÉLÉMENTS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2011

ACTIVITÉ 1 : VOYAGE LOCAL (Région de la capitale nationale)

MISSION D'ÉTUDE (Aéroport international d'Ottawa)

*16 participants : 12 sénateurs, 4 employés (2 analystes,
1 greffier de comité, 1 agent de communications)*

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

DÉPLACEMENTS

1. Transport terrestre — taxis		
<i>12 sénateurs (3 taxis x 2 x 40 \$) (0223)</i>	240	
<i>4 employés (1 taxi x 2 x 40 \$) (0232)</i>	80	
Sous-total		320 \$

AUTRES DÉPENSES

AUTRES

1. Divers coûts liés aux déplacements (0229)	100	
Sous-total		100 \$

Total de l'Activité 1	420 \$	
Grand Total		420 \$

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

Heather Lank, greffière principale,
Direction des comités

Date

Nicole Proulx, directrice des Finances

Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2011, for the purpose of its special study on emerging issues related to the Canadian airline industry, as authorized by the Senate on Wednesday, May 12, 2010. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$	0
Transportation and Communications		320
All Other Expenditures		<u>100</u>
Total	\$	420

(includes funds for a fact-finding mission in the National Capital Region)

Respectfully submitted,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 aux fins de leur étude spéciale sur l'état des nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 12 mai 2010. Le budget approuvé se lit comme suit :

Services professionnels et autres	0 \$
Transports et communications	320
Autres dépenses	<u>100</u>
Total	420 \$

(y compris des fonds pour une mission d'étude dans la Région de la capitale nationale)

Respectueusement soumis,

Tuesday, December 14, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SIXTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act, has, in obedience to the order of reference of Thursday, December 9, 2010, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

Le mardi 14 décembre 2010

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité auquel a été renvoyé le projet loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 9 décembre 2010, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 7, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:34 a.m. to continue its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in session. Thank you for being here today.

This morning, we continue our study of the Canadian air transport sector.

[*English*]

Appearing before us this morning on behalf of the Competition Bureau are Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Mergers Branch and Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Criminal Matters Branch.

Ms. Dagenais, you have the floor.

[*Translation*]

Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Mergers Branch, Competition Bureau: Mr. Chairman, I am an assistant deputy commissioner of competition of the Mergers Branch at the Competition Bureau. With me today is Donald Plouffe, assistant deputy commissioner in the Criminal Matters Branch.

Thank you for inviting us to appear today as you study emerging issues in the Canadian airline industry.

The Bureau has handled a number of different matters related to the airline industry over the years. In my opening comments, I would like to give a brief overview of the Bureau's merger review process and the conspiracy provisions of the Competition Act, and then we would be happy to answer your questions.

It is an exciting time at the Competition Bureau. As you know, almost two years ago, Parliament passed significant amendments to the Competition Act. The Competition Bureau, as an independent law enforcement agency, ensures that Canadian businesses and consumers prosper in a competitive and innovative work place. We are aware that high prices are a concern for all consumers. However, the bureau is not a price regulator and does not have the authority or the mandate to set prices in any industry.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 7 décembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 34, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici, aujourd'hui.

Ce matin, nous allons poursuivre notre étude sur le secteur canadien du transport aérien.

[*Traduction*]

Ce matin, nous entendrons les témoignages de Mme Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Direction générale des fusions, et de M. Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles, tous deux du Bureau de la concurrence.

Madame Dagenais, vous avez la parole.

[*Français*]

Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Direction générale des fusions, Bureau de la concurrence : Monsieur le président, je suis sous-commissaire adjointe de la concurrence de la Direction générale des fusions du Bureau de la concurrence. Je suis accompagnée de M. Donald Plouffe, le sous-commissaire adjoint de la Direction générale des affaires criminelles.

Nous vous remercions de nous avoir invités aujourd'hui alors que vous étudiez les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le bureau s'est occupé de plusieurs dossiers relatifs au secteur du transport aérien au fil des ans. Au cours de mon allocution, je vous donnerai un bref aperçu du processus d'examen des fusions du bureau et des dispositions de la Loi sur la concurrence portant sur le complot. Par la suite, nous serons heureux de répondre à vos questions.

Il s'agit d'une période stimulante pour l'équipe du Bureau de la concurrence. Comme vous le savez, il y a de cela presque deux ans, le Parlement a adopté des modifications importantes concernant la Loi sur la concurrence. Le Bureau de la concurrence, en tant qu'organisme indépendant d'application de la loi, veille à ce que les entreprises et les consommateurs canadiens prospèrent dans un marché concurrentiel et innovateur. Nous sommes conscients que les prix élevés sont une préoccupation pour tous les consommateurs. Cependant, le bureau n'est pas un organisme de réglementation des prix et il n'a ni l'autorité ni le mandat d'établir les prix dans quelque secteur économique que ce soit.

The 2009 amendments strengthened the commissioner's ability to challenge those types of practices that are clearly anti-competitive and harmful to the economy. These amendments are now in force, and the commissioner's top priority is the effective implementation and enforcement of our new law.

[English]

I understand that one of the areas the committee would like to discuss today is the bureau's role in merger review. Mergers of all sizes and in all sectors of the economy are subject to review by the commissioner to determine whether they will likely result in a substantial lessening or prevention of competition.

The 2009 amendments established a new, more efficient two-stage merger-review process. Our analytical approach has not changed, nor has our goal of protecting competition in the affected markets. However, we now have a framework that allows us to review transactions more effectively and in a timelier manner to achieve stronger remedies and keep seriously problematic mergers from closing.

When the bureau reviews a merger, we do an analysis of the likely impact of the merger on competition in the relevant markets, which involves three general steps. First, we define the affected markets. Next, we consider the competitive impact of the merger, determining whether as a result of the merger the merged entity would have the ability to exercise market power. Finally, we consider any efficiencies that might result from the merger.

The bureau uses the same approach to merger review in the transportation sector. However, following amendments to both the Competition Act and the Canada Transportation Act in 2007, the Governor-in-Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, has the final authority to approve mergers involving transportation undertakings that raise public interest issues.

Those amendments established a process whereby, if the Minister of Transport is of the opinion that a notifiable merger raises issues with respect to the public interest as it relates to national transportation, the bureau has 150 days to review the merger and report on its findings to the Minister of Transport and to the parties. During the same period, the Minister of Transport may direct the Canadian Transportation Agency or another person to examine public interest issues related to national transportation arising from the merger.

The minister makes a recommendation to cabinet after obtaining the commissioner's assessment of any competition concerns and after considering the public interest. This process

Les modifications effectuées en 2009 ont renforcé la capacité de la commissaire à contester les pratiques qui sont manifestement anticoncurrentielles et qui nuisent à l'économie. Maintenant que les modifications sont entrées en vigueur, la mise en œuvre et l'application efficace de la nouvelle loi figurent en tête des priorités de la commissaire.

[Traduction]

Je crois comprendre que le comité s'intéresse au rôle du bureau dans l'examen des fusions. Les fusions de toute ampleur, peu importe le secteur d'activité visé, peuvent faire l'objet d'un examen par la commissaire de la concurrence qui détermine si elles auront vraisemblablement pour effet d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence.

Les modifications effectuées en 2009 ont permis d'établir un nouveau processus d'examen des fusions à deux phases qui est plus efficace. Notre démarche analytique est restée la même et nous cherchons toujours à protéger la concurrence sur les marchés touchés, mais nous disposons maintenant d'un cadre qui nous aide à examiner les transactions plus efficacement et plus rapidement, ce qui nous permet d'élaborer des mesures correctives plus solides et d'empêcher la conclusion des transactions posant de sérieux problèmes.

Lorsque nous examinons une fusion, nous analysons l'incidence vraisemblable de cette fusion sur la concurrence dans les marchés touchés. Cette analyse comporte trois grandes étapes. Tout d'abord, nous déterminons les marchés qui seront touchés par la fusion. Ensuite, nous examinons l'incidence de la fusion sur la concurrence, et nous décidons si l'entité fusionnée serait en mesure d'exercer une puissance commerciale sur le marché. Finalement, nous prenons en considération tous les gains en efficacité que la fusion pourrait entraîner.

Le bureau utilise la même approche pour l'examen des fusions dans le secteur des transports. Toutefois, par suite des modifications qui ont été apportées à la Loi sur la concurrence et à la Loi sur les transports au Canada en 2007, il appartient en dernier ressort au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, d'approuver ou non les fusions visant les activités de transport susceptibles d'être contraires à l'intérêt public.

Selon ces modifications, et lorsque le ministre des Transports estime qu'une fusion devant faire l'objet d'un avis soulève des préoccupations quant à l'intérêt public lié aux transports nationaux, le bureau a 150 jours pour examiner la fusion et faire rapport de ses conclusions au ministre des Transports ainsi qu'aux parties. Au cours de cette période, le ministre des Transports peut charger l'Office des transports du Canada ou un autre intervenant d'examiner les problèmes que pose la fusion en ce qui concerne l'intérêt public lié aux transports nationaux.

Le ministre fait sa recommandation au Cabinet d'après l'évaluation des problèmes en matière de concurrence effectuée par la commissaire et d'après ses propres constatations en ce qui a

does not change the bureau's analytical approach to merger review, and mergers in the transportation sector are given the same rigorous review as mergers in any other sector.

[Translation]

Honourable senators may also be interested in discussing the bureau's role in combating collusion. The 2009 amendments created a significantly more effective criminal enforcement regime for the most harmful forms of cartel agreements.

Under the old law, the Crown faced the burden of proving beyond a reasonable doubt that cartel agreements cause undue economic harm.

Now, the amendments have made it per se illegal to engage in agreements to fix prices, divide markets between competitors or to restrict output, regardless of the impact on competition in that market.

[English]

Penalties for criminal cartel behaviour were also increased under the amendments. The maximum term of imprisonment for individuals was increased to 14 years, while the maximum fine per violation was increased to \$25 million.

The changes to the cartel provisions came into force just eight months ago, in March 2010, so it should be noted that the majority of our ongoing investigations are being pursued under the previous conspiracy provisions.

One example of the work the bureau is doing to combat collusion is our ongoing investigation into the price-fixing conspiracy on international air cargo surcharges. Thus far, six parties have pled guilty in Canada, and \$17 million in fines have been ordered.

Due to the confidentiality provisions of the Competition Act, we are not able to comment on the details of this particular investigation, or any other investigation that the bureau may be involved in, other than the information that has already been made public.

[Translation]

To conclude, the 2009 amendments to the Competition Act have enhanced the bureau's ability to prevent legitimate businesses and consumers from falling prey to anti-competitive activity, and to ensure that those who engage in these harmful activities are held to account.

Thank you again for inviting us here today. We would be happy to answer your questions.

[English]

Senator Johnson: I understand that Canada's transportation policy primarily looks to market forces, particularly competition, to determine what and how air transportation services are

trait à l'intérêt public. Ce processus ne modifie pas la démarche analytique du bureau relative à l'examen des fusions, et les fusions dans le secteur des transports font l'objet d'un examen tout aussi rigoureux que les fusions dans les autres secteurs.

[Français]

Vous aimeriez peut-être également savoir ce que le bureau fait pour décourager les activités collusoires. Les modifications de 2009 ont créé un régime criminel d'application de la loi plus efficace contre les formes les plus abusives d'accords relatifs à des cartels.

Aux termes de l'ancienne loi, la Couronne avait le fardeau de prouver hors de tout doute raisonnable que les cartels nuisaient indûment à l'économie.

Selon la nouvelle loi, tout arrangement visant à fixer des prix, à partager des marchés entre concurrents ou à établir des restrictions à la production est considéré comme un acte illégal en soi, peu importe l'incidence sur la concurrence dans le marché touché.

[Traduction]

Les peines infligées aux personnes impliquées dans des cartels ont également été accrues. La peine d'emprisonnement maximale est désormais de 14 ans, et l'amende maximale a été fixée à 25 millions de dollars par infraction.

Je vous fais remarquer que les nouvelles dispositions relatives aux cartels sont entrées en vigueur il y a seulement huit mois, soit en mars 2010, donc la plupart des enquêtes en cours au bureau sont menées en vertu des anciennes dispositions sur les complots.

Parmi les travaux du bureau ayant pour but de décourager les activités collusoires, mentionnons notre enquête actuelle sur le complot de fixation des frais supplémentaires pour le fret aérien international. Jusqu'à présent, six parties ont plaidé coupables au Canada, et des amendes s'élevant à 17 millions de dollars ont été imposées.

Compte tenu des dispositions relatives à la confidentialité de la Loi sur la concurrence, nous ne pouvons pas discuter des détails de cette enquête, ou de toute autre enquête à laquelle le bureau participe, autres que ceux qui ont déjà été rendus publics.

[Français]

En conclusion, les modifications apportées à la Loi sur la concurrence en 2009 ont renforcé la capacité du bureau à empêcher que les entreprises et les consommateurs légitimes ne deviennent victimes d'une activité anticoncurrentielle, et fait en sorte que ceux qui se livrent à ces activités répréhensibles aient à rendre compte de leurs actes.

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir invités aujourd'hui et nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le sénateur Johnson : Je crois comprendre que la politique sur le transport du Canada s'appuie principalement sur les forces du marché, particulièrement la concurrence, pour déterminer quels

supplied to the marketplace. First, from your perspective, could you elaborate on why market forces, including competition, are generally considered the most efficient and least costly means to achieve outcomes?

Second, do you believe there are sustainable levels of competition in air travel within Canada?

Ms. Dagenais: Generally, the bureau does not monitor the level of competition in any Canadian sector, including airlines. Usually, when we look at our enforcement investigation, we become knowledgeable, or we have some expertise in different fields. When you have more competition, your price will definitely go down; you will have greater choice; your consumers will have higher quality; and there will be more innovation in the marketplace. In general, competition will bring all those elements together.

It is part of the objective of the Competition Act to promote competition, to enable small and medium-sized enterprises to compete in the marketplace and to enable Canadian enterprises to compete in the international market as well. It is also the objective of the act to bring competition to the market.

Senator Johnson: Are there sustainable levels then?

Ms. Dagenais: Yes.

Senator Johnson: In terms of our Blue Sky policy in Canada, which we have talked about with other witnesses, the goal is to negotiate and conclude air transportation agreements with other countries that are open, to the extent possible, without compromising our interests. Again, do you believe there are sustainable levels of competition in air travel to and from Canada?

Ms. Dagenais: On the state of competition in Canada, I do not want to sound repetitive — I apologize in advance — but the role of the bureau is to enforce and administer the Competition Act, so we do not generally look at it in any Canadian sector, including airlines.

In our submission to the Red Wilson panel, we made some recommendations to increase competition, for example, having more open skies agreements is certainly one way to promote competition. There is also progress on reducing the foreign-ownership of airlines to 49 per cent. We have long supported this change — I know it is not in place yet.

Also, we included in our recommendations to allow foreign carriers cabotage rights in Canada, namely, to let them combine stops within Canada with stops in foreign countries. That could also promote competition.

Ideally, the liberalization of the foreign ownership and the cabotage right together would be done on a reciprocal basis so that our Canadian airlines can also benefit from expanding their operation into foreign countries as well.

services de transport sont offerts sur le marché et comment ils le sont. Premièrement, pourriez-vous expliquer pourquoi, selon vous, les forces du marché, y compris la concurrence, sont généralement considérées comme étant les moyens les plus efficaces et les moins coûteux pour obtenir des résultats?

Deuxièmement, estimez-vous qu'il y a des niveaux de concurrence viables dans le transport aérien au Canada?

Mme Dagenais : En général, le bureau ne surveille pas le niveau de concurrence qui s'exerce dans quelque secteur canadien que ce soit, y compris celui du transport aérien. Lorsque nous entreprenons des enquêtes relatives à l'application de la loi, nous acquérons des connaissances ou nous faisons appel à des experts dans différents domaines. Quand la concurrence est plus forte, les prix chutent; le choix est meilleur, les consommateurs obtiennent des biens ou des services de meilleure qualité et il y a davantage d'innovation sur le marché. En général, la concurrence apporte tous ces avantages.

La Loi sur la concurrence a notamment pour objectif de promouvoir la concurrence, de permettre aux petites et moyennes entreprises de se livrer concurrence sur le marché et de permettre aux entreprises canadiennes de soutenir la concurrence sur le marché international. L'objectif de la loi est aussi de favoriser la concurrence sur le marché.

Le sénateur Johnson : Y a-t-il des niveaux viables?

Mme Dagenais : Oui.

Le sénateur Johnson : La politique Ciel bleu du Canada, dont nous avons parlé avec d'autres témoins, a pour but de négocier et de conclure des accords de transport aérien avec d'autres pays qui sont ouverts, dans la mesure du possible, sans compromettre nos intérêts. Estimez-vous qu'il y a des niveaux viables de concurrence en matière de transport aérien à destination et en partance du Canada?

Mme Dagenais : En ce qui a trait à l'état de la concurrence au Canada, je ne veux pas me répéter — et je m'en excuse d'avance — mais le rôle du bureau est d'appliquer et d'administrer la Loi sur la concurrence, de sorte que nous n'examinons généralement pas ce qui se fait dans l'un ou l'autre des secteurs canadiens, y compris celui du transport aérien.

Dans le mémoire que nous avons présenté au groupe de Red Wilson, nous avons formulé des recommandations visant à accroître la concurrence; par exemple, le fait de ratifier davantage d'accords « ciel ouvert » favorise certainement la concurrence. De même, des progrès ont été accomplis pour limiter la propriété étrangère des lignes aériennes à 49 p. 100. Il y a longtemps que nous appuyons cette mesure, mais je sais qu'elle n'est toujours pas en place.

Nous avons recommandé également d'accorder des droits de cabotage à des transporteurs étrangers au Canada, c'est-à-dire de leur permettre de combiner des escales au Canada avec des escales dans d'autres pays. Cette mesure pourrait aussi favoriser la concurrence.

Idealement, la libéralisation de la propriété étrangère et du droit de cabotage se ferait sur une base de réciprocité afin que les transporteurs aériens canadiens puissent également élargir leurs activités à l'étranger.

We know, as of today, that more open skies agreements have been negotiated with more countries since we appeared five years ago to discuss open skies. There have been important changes in the marketplace already, but we believe competition can be promoted in other ways. As I said, it was part of our submission to the Red Wilson panel.

Senator Johnson: Do you envision it becoming more open?

Ms. Dagenais: What do you have in mind, exactly?

Senator Johnson: Canada's open policy, do you see it as an advantage or a good idea to keep expanding?

Ms. Dagenais: As I said before, with competition, it is always good to provide opportunities for people to compete within Canada but also to compete in foreign markets.

Senator Mercer: Thank you, witnesses, for being here. I have a number of questions.

You said that the penalties for criminal cartel behaviour were increased under the amendments, the maximum term of imprisonment was increased to 14 years, and the fine for a violation increased to \$25 million. You then went on to tell us that there had been six parties who pled guilty to price-fixing, and the fines were \$17 million. Where does that \$17 million go?

Ms. Dagenais: On this matter, I will turn to my colleague, Mr. Plouffe.

Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Criminal Matters Branch, Competition Bureau: Whenever there is a fine imposed under the Competition Act, it returns to the Governor-in-Council. It returns to the government.

Senator Mercer: It goes to general revenue of the government?

Mr. Plouffe: Yes.

Senator Mercer: I think we are all in favour of competition, but one of my concerns is that we end up having mergers of airlines in this country because of predatory pricing. Has the mergers branch looked at what happens prior to the point where there will be a merger if predatory pricing is taking place? I think of airlines such as Air Canada and CanJet who are no longer with us in the form they were before. I think that some of those officials would refer to the predatory pricing of the airline that remains behind.

Ms. Dagenais: If I understand your question correctly, you want to know if we look at predation prior to any merger taking place. Yes, we have a specific provision under the act to deal with predation, the abuse-of-dominance provision. We have a detailed approach to deal with predation.

Aujourd'hui, nous savons qu'un plus grand nombre d'accords « ciel ouvert » ont été négociés avec d'autres pays depuis le début des discussions sur le sujet il y a cinq ans. Il y a eu d'importants changements sur le marché, mais nous estimons que la concurrence peut être favorisée par d'autres moyens. Comme je l'ai dit, cela faisait partie du mémoire que nous avons présenté au groupe Red Wilson.

Le sénateur Johnson : Est-ce que vous envisagez une plus grande ouverture?

Mme Dagenais : Qu'avez-vous en tête, précisément?

Le sénateur Johnson : La politique d'ouverture du Canada. Est-ce que vous estimez qu'elle est avantageuse ou qu'il serait bien de l'élargir?

Mme Dagenais : Comme je l'ai déjà dit, il est toujours bon d'offrir aux entreprises la possibilité de se livrer concurrence au Canada, mais aussi sur les marchés étrangers.

Le sénateur Mercer : Merci à nos témoins d'être venus. J'ai quelques questions à vous poser.

Vous avez dit que les peines infligées aux personnes impliquées dans des cartels ont été accrues en vertu des modifications apportées à la loi, que la peine maximale d'emprisonnement a été portée à 14 ans et que l'amende a été fixée à 25 millions de dollars. Puis, vous nous avez dit que six parties ont plaidé coupables à un complot de fixation des prix et que les amendes infligées ont été de 17 millions de dollars. Où vont ces 17 millions de dollars?

Mme Dagenais : Je vais demander à mon collègue, M. Plouffe, de vous répondre.

Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles, Bureau de la concurrence : Chaque fois qu'une amende est imposée en vertu de la Loi sur la concurrence, l'argent est remis au gouverneur en conseil qui, lui, le rend au Trésor.

Le sénateur Mercer : Est-ce que tout est versé dans le compte des recettes générales du gouvernement?

M. Plouffe : Oui.

Le sénateur Mercer : Je crois que nous sommes tous en faveur de la concurrence, mais je crains, entre autres, que les compagnies aériennes au Canada ne fusionnent à cause de la pratique de fixation de prix d'éviction. Est-ce que la Direction générale des fusions s'est penchée sur ce qui arrive avant qu'il y ait fusion, pour savoir s'il y a une fixation de prix d'éviction? Je songe à des transporteurs aériens comme Air Canada et CanJet, qui n'existent plus sous la forme d'autrefois. Je pense que certains dirigeants feraient allusion à la pratique de fixation de prix d'éviction de la part du transporteur aérien qui demeure actif.

Mme Dagenais : Si je comprends bien votre question, vous voulez savoir si nous nous intéressons à la fixation de prix d'éviction avant qu'il n'y ait fusion. Oui, il existe une disposition particulière de la loi qui porte sur la fixation de prix d'éviction, une disposition sur l'abus de position dominante. Nous avons une approche détaillée pour aborder cette question.

As you have mentioned, our leading case in that field was when the commissioner filed an application against Air Canada before the tribunal, in 2001. The action of the commissioner was prompted by the filing of two complaints by CanJet and WestJet who argued, at the time, that Air Canada had allegedly matched or undercut its prices in response to their competition. We looked at that.

That file was heard in two phases. The first phase was to determine what constitutes the test of predation. It was the first time that we tested that before the tribunal. It is a really complicated approach called the avoidable-cost test, which means that we obtain the cost incurred by the airlines industry and look at whether they are below their avoidable cost.

The tribunal rendered its decision in July of 2003, saying that Air Canada had operated under the avoidable cost, which means that they had engaged in predation.

The second phase was never heard because Air Canada at the time, following September 11, had financial difficulties, and it was decided not to pursue the application further. Therefore, we have not decided whether or not the predation engaged in by Air Canada had an impact on competition.

Senator Mercer: We have heard evidence that new airlines are flying into Iqaluit, for example, and that as soon as they start flying into Iqaluit, the prices dropped significantly. We understand that that is one of the benefits of competition, but we are also concerned about predatory pricing.

I will not stay on predatory pricing because I want to ask about your statement in answer to Senator Johnson's questions. You said that more competition is better, especially in international flights, if we can compete internationally. The way we compete internationally is to have someone to compete against. Recently two airlines from the United Arab Emirates, UAE, asked to increase their landing rights in Canada. Was the opinion of the Competition Bureau sought by the government on this issue to determine whether, in your opinion, opening the two United Arab Emirates airlines to more landing times and landing sites in Canada would have been detrimental to the Canadian airline industry?

Ms. Dagenais: Specifically to my knowledge, no, we were not consulted on that matter.

Senator Mercer: That is although you are experts in understanding competition in the airline industry.

Ms. Dagenais: Again, we expressed our position on competition in our submission to the Red Wilson panel. We just said that even though we support extension of landing rights, at the end of the day, there are more air negotiation processes that are managed, to

Comme vous l'avez mentionné, le principal cas que nous avons traité dans ce domaine s'est présenté lorsque la commissaire a déposé une plainte au tribunal contre Air Canada en 2001. Cette décision de la commissaire faisait suite à deux plaintes de CanJet et de WestJet qui, à l'époque, soutenaient qu'Air Canada avait égalé ou réduit ses prix en réponse à leur concurrence. Nous nous sommes penchés sur ce problème.

Le dossier a fait l'objet d'une audience en deux étapes. La première étape consistait à déterminer ce qui constitue une éviction. C'était la première fois que nous demandions au tribunal de se prononcer sur cette question. C'est une approche compliquée, le « critère des coûts évitables », ce qui signifie que nous obtenons les coûts engagés par l'industrie aérienne et nous déterminons si le prix est inférieur aux coûts évitables.

Le tribunal a rendu sa décision en juillet 2003 en disant qu'Air Canada avait pratiqué des prix en deçà des coûts évitables, ce qui signifie qu'elle avait fait une tentative d'éviction.

La deuxième audience n'a jamais eu lieu parce qu'Air Canada éprouvait des difficultés à la suite des événements du 11 septembre et qu'il a été décidé de ne pas aller plus loin dans ce dossier. Par conséquent, nous n'avons pu déterminer si oui ou non, il y a eu tentative d'éviction de la part d'Air Canada et si cette tentative a eu un effet sur la concurrence.

Le sénateur Mercer : Certains témoins nous ont dit que de nouveaux transporteurs aériens se rendaient à Iqaluit, par exemple, et que dès qu'ils ont commencé à desservir Iqaluit, leurs prix ont été abaissés de façon très importante. Nous croyons comprendre que c'est un des avantages de la concurrence, mais nous sommes également préoccupés par la fixation de prix d'éviction.

Je n'insisterai pas sur la fixation de prix d'éviction parce que je veux vous poser des questions concernant ce que vous avez dit en réponse aux questions du sénateur Johnson. Vous avez dit qu'une plus grande concurrence, c'est mieux, particulièrement pour les vols internationaux, dans la mesure où nous sommes capables de soutenir la concurrence à l'échelle internationale. Or, cela suppose qu'il y ait une entreprise à laquelle livrer concurrence. Récemment, deux transporteurs aériens des Émirats arabes unis ont demandé d'accroître leurs droits d'atterrissage au Canada. Est-ce que le gouvernement a cherché à obtenir l'avis du Bureau de la concurrence sur cette question pour déterminer si, à votre avis, le fait de permettre à deux transporteurs aériens des Émirats arabes unis d'atterrir plus souvent et à plus d'endroits au Canada aurait été nuisible pour l'industrie aérienne canadienne?

Mme Dagenais : À ma connaissance, non, nous n'avons pas été consultés sur cette question.

Le sénateur Mercer : Cela, malgré le fait que vous avez l'expertise nécessaire pour comprendre la concurrence au sein de l'industrie du transport aérien.

Mme Dagenais : Je le répète, nous avons exprimé notre position sur la concurrence dans le mémoire que nous avons présenté au groupe de Red Wilson. Nous y précisons que, bien que nous soyons en faveur de l'élargissement des droits d'atterrissage, les ministres

my understanding, by the Ministers of Transport and Foreign Affairs. This is what I can give you. I cannot give you more insight on this.

Senator Mercer: I do not expect you to become involved in the political debate because of your position, and I am trying to respect that. I want to determine if the opinion of the professionals was that having more landing sites for the UAE would be good competition or provide a better platform for competition. You have told me that you do not think that the government asked for that advice, even though the advice may be there. I am not asking you to give an opinion. I cannot ask you to give an opinion that was not asked for.

You mentioned the \$17 million from fines. You said the following in your presentation:

Due to the confidentiality provisions of the Competition Act, we are not able to comment on the details of this particular investigation, or any investigation that the bureau may be involved in, other than the information that has already been made public.

Is the information that has been made public on the commissioner's website? Does it detail who the fines have been levied against?

Mr. Plouffe: Yes, senator. Usually, it is the practice of the bureau to issue a press release when there is a conviction obtained in a case. In this case, we had issued four press releases because the first guilty plea involved three carriers — Air France, KLM and Martinair — and when guilty pleas were obtained from other carriers, there was a press release. There is also a link within the press release that provides information as to the status of the pleading so far and provides information on the amount of fine of each of the parties. It also usually provides a court number for people who want to have access to public information because, as you know, when a guilty plea is obtained the Director of Public Prosecutions is representing the Crown and makes his case in front of the judge. At the end of the day, it is the judge who decides if the fine recommendation by both parties is accepted or will be modified, but it is public.

Senator Mercer: For our television viewers, I should underscore that this is air cargo transportation as opposed to passenger transportation.

Mr. Plouffe: You are right. The pleas obtained so far relate to air cargo transportation, the same type of investigation that has been taking place in many other jurisdictions around the world.

Senator Raine: I am not sure if you are the right people to ask this question, but it is important to bring it up.

We talk about competition setting prices by having healthy competition in the industry, but there are many other costs that are added on to our airlines in Canada and airlines serving Canada that diminish our ability to compete with other destinations in the tourism area. I am particularly interested in

des Transports et des Affaires étrangères mènent bien davantage de processus de négociation, si je comprends bien. C'est ce que je peux vous dire. Je ne peux pas vous fournir plus d'information à ce sujet.

Le sénateur Mercer : Je ne m'attends pas à ce que vous vous engagiez dans le débat politique en raison de votre position, et j'essaie de respecter cela. Je cherche à savoir si, de l'avis de professionnels, le fait d'avoir davantage de lieux d'atterrissage pour les transporteurs aériens des Émirats arabes unis serait bon pour la concurrence ou offrirait une meilleure plate-forme pour la concurrence. Vous venez de me dire que vous ne croyez pas que le gouvernement ait demandé conseil à ce sujet, bien qu'il ait pu trouver ces conseils. Je ne vous demande pas de me fournir une opinion. Je ne peux pas vous demander de me donner une opinion qui n'a pas été sollicitée.

Vous avez parlé des 17 millions de dollars d'amendes. Vous avez dit ce qui suit, dans votre présentation :

Compte tenu des dispositions relatives à la confidentialité de la Loi sur la concurrence, nous ne pouvons pas discuter des détails de cette enquête, ou de toute autre enquête à laquelle le bureau participe, autres que ceux qui ont déjà été rendus publics.

Est-ce que les renseignements qui ont été publiés se trouvent sur le site web de la commissaire? Est-ce qu'on y trouve des renseignements sur ceux qui sont visés par les amendes?

M. Plouffe : Oui, sénateur. Habituellement, le bureau émet un communiqué lorsqu'il y a une condamnation dans un dossier. Dans ce cas précis, nous avons émis quatre communiqués parce que le premier plaidoyer de culpabilité visait trois transporteurs — Air France, KLM et Martinair — et lorsqu'il y a eu un plaidoyer de culpabilité de la part d'autres transporteurs, nous avons émis un autre communiqué. Le communiqué comporte aussi un lien qui fournit des renseignements sur l'état du plaidoyer et sur le montant de l'amende imposée à chacune des parties. Le communiqué fournit également un numéro du greffe pour ceux qui veulent avoir accès à des renseignements publics. Comme vous le savez, lorsqu'il y a un plaidoyer de culpabilité, le directeur des poursuites publiques représente la Couronne et présente son cas devant le juge. Finalement, c'est le juge qui décide si l'amende recommandée par les deux parties est acceptable ou s'il la modifie, mais tout cela est du domaine public.

Le sénateur Mercer : Pour nos téléspectateurs, je soulignerai qu'il s'agit de transport de fret aérien plutôt que de transport de passagers.

M. Plouffe : Vous avez raison. Les plaidoyers qui ont été enregistrés l'ont été pour le transport de fret aérien. Le même type d'enquête a été mené dans de nombreux autres pays.

Le sénateur Raine : Je ne suis pas sûre que vous soyez les bonnes personnes à qui poser la question, mais il est important d'en parler.

Nous disons que les entreprises établissent les prix en se livrant une saine concurrence au sein de l'industrie, mais il y a de nombreux autres coûts qui s'ajoutent pour nos transporteurs aériens au Canada et à ceux qui desservent le Canada, ce qui réduit notre compétitivité par rapport à d'autres destinations touristiques. Je

tourism because since 2002, Canada has dropped from the eighth most frequented destination for tourism in the world to fifteenth. Our tourism deficit has gone from a \$1.7 billion deficit in tourism spending in 2002 to \$12.6 billion in 2008. Since 2008, it has become even worse.

Everything we can do to have the airlines providing good service and good pricing based on competition is well and good.

If you are looking at airline competitiveness, do you look at what could be classed as avoidable costs? These are such things as landing fees, NAV CANADA charges, passenger fees for airport ground rents and all these other costs that Canadian airlines and any airline landing in Canada have to deal with, which makes our product very uncompetitive.

Ms. Dagenais: I can understand those are important factors to take into consideration. I recognize that, but as you mention, the bureau's mandate is to enforce and administer the act. We do not monitor the level of competition in any Canadian sector on a regular basis. It could be a difficult message, but high prices are not by themselves illegal under the act. Businesses are generally free to charge whatever level the market will bear, and that on its own, as I said, does not contravene the act.

However, if high prices are the result of any act such as the cartel behaviour for which we obtained guilty pleas, we can take action in those cases. We do not hesitate to take action whenever we become aware of business practices that contravene the act.

Senator Raine: In other words, you do not really have anything to do with creating a level playing field for the industry in Canada versus other countries.

Ms. Dagenais: As I said, our role is to enforce and administer the act. If there is something contravening the act, we will act on it.

Senator Raine: Does the risk of dumping exist in the context of air services? How could it work?

Ms. Dagenais: I will turn to Mr. Plouffe to answer that.

Mr. Plouffe: Any company that does business in Canada is subject to the legislation. If you are talking about dumping, it is considered predation, and as Ms. Dagenais mentioned, there is a provision under the legislation that allows us to look at it. However, every case must be looked at on a case-by-case basis. Anyone doing business in Canada is subject to the provisions under the act.

Senator Raine: It is unfortunate because in the U.S., they have many advantages that we do not have such as airport improvement fees and all of these things, the way airports are

m'intéresse particulièrement au tourisme parce que, depuis 2002, le Canada est passé du 8^e au 15^e rang mondial des destinations les plus prisées des touristes. Notre déficit touristique est passé de 1,7 milliard de dollars en 2002 à 12,6 milliards de dollars en 2008, pour ce qui est des dépenses des touristes. Depuis 2008, la situation a même empiré.

Tout ce que nous pouvons faire pour que les transporteurs aériens offrent un bon service et proposent de bons prix basés sur la concurrence est très bien.

Quand vous examinez la compétitivité des transporteurs aériens, vous intéressez-vous aussi à ce que l'on pourrait appeler les coûts évitables? Il y a des choses comme les frais d'atterrissage, les frais de NAV CANADA, les droits imposés aux passagers pour le loyer de l'aéroport et tous les autres coûts avec lesquels doivent composer les transporteurs aériens canadiens et tous les autres transporteurs qui atterrissent au Canada. Tous ces coûts rendent notre produit peu concurrentiel.

Mme Dagenais : Je peux comprendre que ce sont des facteurs importants dont il faut tenir compte. Je le reconnais, mais comme vous le dites, le mandat du bureau est d'appliquer et d'administrer la loi. Nous ne surveillons pas de façon régulière le niveau de concurrence dans quelque secteur canadien que ce soit. Le message peut être difficile à véhiculer, mais les prix élevés ne sont pas illégaux en soi. En général, les entreprises sont libres de demander le prix que le marché peut supporter, et comme je l'ai dit, cela n'est pas contraire à la loi.

Toutefois, si les prix élevés sont le résultat d'activités de cartel pour lesquelles nous avons obtenu des plaidoyers de culpabilité, nous pouvons intervenir. Nous n'hésitons pas à prendre des mesures chaque fois que nous prenons connaissance de pratiques commerciales qui contreviennent à la loi.

Le sénateur Raine : Autrement dit, vous ne vous occupez pas vraiment d'établir des règles de jeu équitables pour l'industrie au Canada et ailleurs dans le monde.

Mme Dagenais : Comme je l'ai dit, notre rôle est d'appliquer et d'administrer la loi. Si quelque chose est contraire à la loi, nous intervenons.

Le sénateur Raine : Est-ce que le risque de dumping existe dans le contexte des services aériens? Comment cela pourrait-il fonctionner?

Mme Dagenais : Je vais demander à M. Plouffe de répondre à cette question.

M. Plouffe : Toute entreprise qui fait affaire au Canada est assujettie à la loi. Le dumping est considéré comme une pratique d'éviction, et comme l'a dit Mme Dagenais, il y a une disposition dans la loi qui nous permet d'intervenir dans ce cas. Toutefois, il faut un examen au cas par cas. Quiconque fait affaire au Canada est assujéti aux dispositions de la loi.

Le sénateur Raine : C'est dommage, parce qu'il y a, aux États-Unis, plusieurs avantages que nous n'avons pas ici, par exemple les droits d'amélioration aéroportuaire et toutes ces

built. The result is that Canadian companies and Canada becomes uncompetitive as a destination.

Mr. Plouffe: We understand that. As we previously said, it is not something that is under our control. I am sure there are people in this country that do control that, and I am sure they have probably considered the question many times.

Senator Cochrane: Thank you for coming. I would like to know what prompts the bureau to investigate certain activities.

Mr. Plouffe: If you allow me, I will go first. I am talking about cartel provisions, such as conspiracy provisions or any agreement among competitors to rig bids. We all know when competitors get together and decide on a price to charge, it has a huge effect on consumers, everyone in this room and businesses who are trying to stay on a legal playing field.

Depending on the case, the situation and the history of the industry, if we have information that leads us to believe that someone has contravened or is likely to contravene the legislation, we will likely initiate an inquiry and proceed with gathering information and taking appropriate action to restore the situation.

Senator Cochrane: How does a complaint make it to your radar?

Mr. Plouffe: Complaints reach us by various means. Many times, consumers will provide us with information about a situation through our information centre on our website. It is easy to access; there is a phone number to call.

We also receive complaints from competition. Of course, if competition feels anti-competitive behaviours are happening in the industry, they will approach us either under the civil provision or the criminal provision.

We are proactive, so we monitor certain industries. For example, with Quebec retail gasoline pricing, this case was prompted not following complaints but by us, where we decided to be proactive. We are more proactive in certain industries than in others, and we obtained information that led to what we know today. Those are the means of hearing complaints.

Senator Cochrane: What about pricing of airline tickets and issues such as that?

Mr. Plouffe: With respect to the pricing of airline tickets, as Ms. Dagenais mentioned, we do not have any power over what is a fair price or not a fair price. We do not have the power to regulate pricing in the airline industry, such as in many other

choses, et même la façon dont les aéroports sont construits. Il s'ensuit que les entreprises canadiennes ne sont pas concurrentielles et que le Canada n'est plus une destination concurrentielle.

M. Plouffe : Nous comprenons cela. Comme nous l'avons dit précédemment, ces choses ne relèvent pas de nous. Je suis sûr qu'il y a des gens au pays qui peuvent avoir une influence, et je suis sûr qu'ils se sont penchés sur la question à plusieurs reprises.

Le sénateur Cochrane : Merci d'être venus. J'aimerais savoir ce qui pousse le bureau à faire enquête sur certaines activités.

M. Plouffe : Si vous me le permettez, j'aimerais répondre en premier. Je parle de dispositions concernant les cartels, par exemple des dispositions relatives à la conspiration ou toute entente intervenue entre des concurrents pour truquer les soumissions. Nous savons tous que lorsque des concurrents se regroupent et décident du prix à demander, cette collusion a des effets considérables sur le consommateur, sur toutes les personnes qui se trouvent dans cette salle et aussi sur les entreprises qui tentent de respecter des règles de jeu équitables.

Selon le cas, la situation et l'historique de l'industrie, si nous disposons de renseignements qui nous portent à croire que quelqu'un a contrevenu à la loi ou pourrait contrevenir à la loi, nous entreprendrons vraisemblablement une enquête, recueillerons des données et prendrons les mesures appropriées pour rétablir la situation.

Le sénateur Cochrane : Comment une plainte se rend-elle jusqu'à vous?

M. Plouffe : Les plaintes nous parviennent de différentes façons. Souvent, ce sont les consommateurs qui nous fournissent des renseignements sur une situation donnée par l'entremise de notre centre d'information, sur notre site web. Ce site est facile d'accès et on y trouve un numéro de téléphone.

Nous recevons également des plaintes des concurrents. Bien sûr, si des concurrents estiment qu'il y a des comportements anticoncurrentiels au sein de leur industrie, ils nous en feront part en vertu d'une disposition civile ou d'une disposition criminelle.

Nous sommes proactifs et nous surveillons certaines industries. Prenons par exemple le cas de l'établissement du prix de l'essence au détail au Québec. Ce dossier a été ouvert non pas à la suite de plaintes, mais bien sur l'initiative de notre bureau, parce que nous avons été proactifs. Nous sommes plus proactifs dans certains domaines et nous avons obtenu des renseignements qui ont mené à ce que nous savons aujourd'hui. Ce sont les façons d'entendre les plaintes.

Le sénateur Cochrane : Qu'en est-il de la fixation des prix des billets d'avion et de questions semblables?

M. Plouffe : En ce qui a trait aux prix des billets d'avion, nous n'avons aucune autorité pour déterminer ce qui est un prix équitable ou non équitable, comme l'a mentionné Mme Dagenais. Nous n'avons pas le pouvoir de réglementer les prix de l'industrie

industries. As was mentioned, we are concerned if prices are determined by agreement among competitors. That is all I can say about pricing.

Senator Cochrane: Do you have the power to investigate all the prices?

Mr. Plouffe: If we have reason to believe that the prices were reached by agreement, we have great tools available to us to gather information. We could seek permission through the court to obtain search warrants or to utilize a wiretap. We could ask the court to subpoena people with relevant information to provide testimony under oath or to produce documents.

Over the years, we have also developed expertise in certain areas of certain industries. We have built up our own knowledge over time, which helps us in putting a case together. We may need industry experts to help us. There are some industries where, unfortunately, we do not have full exposure to all of the expertise in that industry. These are some of the ways in which we will put our cases together.

Senator Cochrane: About how many complaints do you receive per year?

Mr. Plouffe: It depends. If you will allow me, I brought a little table here to assist me.

If we look at the criminal provision, meaning the cartel provision, the agreement to fix prices — the price maintenance provision and the predation provision were our responsibility at the criminal matters branch until a few years ago — in the last 10 years, we have had about 40 complaints about the cartel.

When we talk about civil behaviour, such as abuse of dominant positions or activities in the merger branch, I would say that about a dozen complaints have been received in the last two or three years.

If we talk about misleading advertising — the bureau is also responsible for enforcing provisions dealing with false or misleading representation — in the last two years, about 60 complaints have been received.

Our people in the fair business branch that handle misleading advertising receive between 12,000 and 15,000 complaints per year. That is the overall picture of the numbers and the types of complaints we receive.

Senator Cochrane: How many complaints have been resolved?

Mr. Plouffe: It is hard to provide a precise number. In fair business, our people dealing with misleading advertising, I believe there were a couple of cases in recent years that involved Air Canada, where they were promoting flights from Toronto Island Airport when that was not the case. There was some false misrepresentation made to the public there.

du transport aérien, comme c'est le cas dans plusieurs autres secteurs. Nous devenons plus vigilants quand des concurrents s'entendent pour fixer les prix. Voilà, c'est tout ce que je peux vous dire à ce sujet.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous le pouvoir de faire enquête sur tous les prix?

M. Plouffe : Si nous avons des raisons de croire que les prix ont été établis à la suite d'une entente, nous disposons d'outils fort utiles pour recueillir de l'information. Nous pouvons demander au tribunal de nous accorder des mandats de perquisition ou l'autorisation de faire de l'écoute électronique. Nous pouvons demander au tribunal d'assigner des personnes ayant des renseignements pertinents à témoigner sous serment ou à produire des documents.

Au fil des ans, nous avons également acquis une expérience dans certains domaines de certaines industries. Nous avons constitué notre propre base de connaissances au fil du temps, ce qui nous aide à monter un dossier. Parfois, nous avons besoins d'experts de l'industrie pour nous aider. Malheureusement, il y a des industries pour lesquelles nous n'avons pas accès à toute l'expertise disponible. Ce sont là les façons dont nous travaillons pour monter un dossier.

Le sénateur Cochrane : Combien de plaintes recevez-vous approximativement chaque année?

M. Plouffe : Cela dépend. Si vous me le permettez, je vais prendre un petit tableau que j'ai apporté ici.

Si nous nous arrêtons à la disposition criminelle, c'est-à-dire la disposition concernant le cartel, l'entente pour la fixation des prix — jusqu'à tout récemment, la Direction générale des affaires criminelles avait la responsabilité d'appliquer la disposition sur le maintien des prix et la disposition sur les prix d'éviction — je dirais que nous avons reçu une quarantaine de plaintes au sujet du cartel au cours des 10 dernières années.

Quand il est question de comportement civil pour la Direction générale des fusions, c'est-à-dire d'abus de positions ou d'activités dominantes, je dirais qu'il y a eu une douzaine de plaintes au cours des deux ou trois dernières années.

En ce qui a trait à la question de publicité trompeuse — le bureau est également responsable de l'application des dispositions portant sur la représentation fautive ou trompeuse — il y a eu une soixantaine de plaintes au cours des deux dernières années.

Le personnel de la Direction générale des pratiques loyales des affaires qui s'occupe de la publicité trompeuse reçoit entre 12 000 et 15 000 plaintes par année. Cela vous donne une idée globale du nombre et du type de plaintes que nous recevons.

Le sénateur Cochrane : Combien de plaintes ont été réglées?

M. Plouffe : Il est difficile de vous donner un nombre précis. En ce qui a trait aux pratiques loyales des affaires, le personnel chargé d'examiner les cas de publicité trompeuse a été amené ces dernières années à se pencher sur quelques cas mettant en cause Air Canada. L'entreprise faisait la promotion de vols en partance de l'aéroport de l'île de Toronto alors que tel n'était pas le cas. C'était un cas de fausse représentation faite au public.

Also, when they instituted their new policy on second baggage, there were issues on their website. In those situations, there are different ways of looking at cases; you can either go full throttle with a criminal investigation that can go on forever and will be expensive, or you can use what we call alternative case resolution, where we speak to the people concerned who will then take appropriate action to correct the situation.

Ms. Dagenais: If you allow me, maybe I can add something as an example. Recently in the civil matters branch, we received a complaint — and this is one case where we took action, and it was resolved quickly.

Porter Airlines filed a complaint against one of the largest carriers in Canada, saying that they had engaged in predation on a specific route. We started an inquiry and talked to the marketplace, made our market contacts, as we do on a regular basis, to get the stories straight. At the end of the day, the target took action to resolve our issues. It was completed very quickly. The pricing, which was below the avoidable cost, went up a little.

Senator Cochrane: Ms. Dagenais, you mentioned ways to promote competition, such as with open skies agreements and foreign-ownership restrictions. You said that there were many others. Could you elaborate on that?

Ms. Dagenais: By many others, I meant negotiation of more open skies agreements. I realize that just in the past five years, we have negotiated 35 open skies agreements with 52 countries. My personal view is that that is quite impressive. Cabotage, as I said, could be another way. Let us say, for example, that you are en route from Paris to Toronto on Air France. We will allow them to take passengers to Toronto and continue their flight to Vancouver. That is one example, and currently that is not allowed. As I said, that would be done on a reciprocal basis so that our Canadian carriers would be able to do that also.

Senator Cochrane: Are any of these issues now being put forward and dealt with, some of those ideas and suggestions you had?

Ms. Dagenais: We made recommendations before the Red Wilson panel, but it is not really part of our mandate, which is more to enforce provisions of the act.

Senator Cochrane: They are suggestions.

Ms. Dagenais: Yes, they were our recommendations in 2008.

Senator Zimmer: I apologize for being late. As a supplementary question to what the senator asked, which was a good question on the fares, what about the fees? They advertise these great fares, and then all of a sudden, in very small print, you get the fees,

De même, quand l'entreprise a instauré une nouvelle politique concernant l'enregistrement d'un deuxième bagage, il y avait des problèmes concernant le site web. Dans ces situations, il y a plusieurs façons d'examiner le dossier. Vous pouvez soit lancer une enquête criminelle qui durera indéfiniment et qui sera coûteuse, soit avoir recours à ce que nous appelons le règlement alternatif de litige, où nous parlons aux personnes visées qui prendront ensuite les mesures appropriées pour corriger la situation.

Mme Dagenais : Si vous me le permettez, je pourrais peut-être ajouter un exemple. Récemment, la Direction générale des affaires civiles a reçu une plainte, et il s'agit là d'un cas où nous avons pris des mesures et que nous avons pu régler rapidement.

Porter Airlines a porté plainte contre l'un des plus gros transporteurs aériens au Canada en disant que cette entreprise avait pratiqué des prix d'éviction pour une liaison donnée. Nous avons amorcé une enquête et parlé aux gens du milieu des affaires, puis nous avons établi nos propres contacts sur le marché comme nous le faisons sur une base régulière afin d'obtenir les renseignements exacts. Au bout du compte, l'entreprise visée a pris les mesures nécessaires pour régler le problème. Tout s'est fait très rapidement. Le prix, qui était un peu inférieur aux coûts évitables, a été légèrement rajusté à la hausse.

Le sénateur Cochrane : Madame Dagenais, vous avez parlé de façons de promouvoir la concurrence, comme les accords « ciel ouvert » et les restrictions à la propriété étrangère. Vous avez dit qu'il y en avait plusieurs autres. Pourriez-vous donner des détails, je vous prie?

Mme Dagenais : Par d'autres façons, je faisais allusion à la négociation d'un plus grand nombre d'accords « ciel ouvert ». Au cours des cinq dernières années seulement, nous avons négocié 35 accords « ciel ouvert » avec 52 pays. Selon moi, c'est plutôt impressionnant. Comme je l'ai dit, le cabotage pourrait être une autre façon de procéder. Prenons par exemple des passagers qui quittent Paris sur un vol d'Air France pour se rendre à Toronto. Nous permettrions à la compagnie aérienne de prendre les passagers à destination de Toronto et de poursuivre ensuite son vol vers Vancouver. C'est là un exemple, mais cette pratique n'est pas autorisée à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit, il devrait y avoir réciprocité pour que nos transporteurs canadiens puissent en faire autant en France.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que l'une ou l'autre de ces questions est présentement à l'étude? Est-ce que certaines des idées et suggestions que vous avez proposées sont examinées?

Mme Dagenais : Nous avons fait des recommandations au groupe de Red Wilson, mais cela ne fait pas vraiment partie de notre mandat, qui est plutôt d'appliquer les dispositions de la loi.

Le sénateur Cochrane : Ce sont des suggestions.

Mme Dagenais : Oui, c'étaient nos recommandations en 2008.

Le sénateur Zimmer : Je vous prie de bien vouloir excuser mon retard. Pour faire suite à la question du sénateur — c'était une bonne question concernant les tarifs — qu'en est-il des frais? On publie des tarifs incroyables, puis tout à coup, en caractères

which turn out to be 60 per cent to 70 per cent. Who would have thought that some day we would pay for water? Soon we will have to pay for the air we breathe.

My question is do you have any power over the fees, as far as investigating? It seems as though they have free reign to charge whatever they want. Do you receive complaints about the fees?

Ms. Dagenais: I will turn to my colleague on this.

Mr. Plouffe: As I mentioned earlier, under the Competition Act, there is a general provision that deals with false or misleading advertising. The issue of non-disclosure of certain information is not, by itself, a violation under the Competition Act.

We also understand that some recent modifications have been made to the National Transportation Act that will deal with this type of issue whereby consumers, when they buy airline tickets, will be in a position to get a clear, consistent, transparent approach on what price to expect through advertising. I believe it is in the hands of the Minister of Transport. I do not believe this provision has been enforced yet; it is a question of time. I presume he would likely be in a better position to answer that question.

I know in Quebec, the Office de la protection du consommateur has in its legislation something similar to what has been proposed under the revised National Transportation Act. Basically, a person who sees an advertisement in Quebec with respect to air transport activities has a clear, consistent, transparent price. What you see is what you pay.

Right now, as I said, the legislation is not in force. If we get a complaint, we will look at it on a case-by-case basis, but likely this case would be referred to the Minister of Transport.

Senator Martin: I apologize for being a little late myself. I want to start first with reference back to Senator Mercer's question of the UAE and the negotiations that take place with other jurisdictions, with agreements that are in place.

You did not mention the specifics of that case; but in the 35 agreements that you have seen in the last 5 years, what role have you played, or how would you weigh in? Is it through reports you submit? Are you at the table during any of the negotiations during the process? Are you consulted on a regular basis?

I am curious about the role you play because you have quite an insight in the lay of the land — in Canada, with the airline industry and the competitive nature and the challenges that the airline industry is facing. What role have you played in the past with some of these negotiations?

Mr. Plouffe: I do not believe that we were consulted. I could double-check that information.

discrets on trouve des frais qui finalement représentent 60 à 70 p. 100 du total. Qui aurait cru qu'un jour nous devrions payer l'eau? Bientôt nous devons payer l'air que nous respirons.

Je voudrais savoir si vous avez le pouvoir d'enquêter sur les frais. Il semblerait que les compagnies aériennes ont eu toute la latitude voulue pour demander ce qu'elles veulent. Recevez-vous des plaintes au sujet des frais?

Mme Dagenais: Je m'en remets à mon collègue pour répondre à cette question.

M. Plouffe : Comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a une disposition générale dans la Loi sur la concurrence qui porte sur la publicité fausse ou trompeuse. La non-divulcation de certains renseignements n'est pas, en soi, une violation de la Loi sur la concurrence.

Nous comprenons également que certaines modifications apportées récemment à la Loi sur les transports au Canada permettront de régler ce type de problème. Par exemple, les consommateurs qui achèteront des billets d'avion seront en mesure d'obtenir dans la publicité une idée claire, uniforme et transparente de ce que le prix pourrait être. Je crois que cela est entre les mains du ministre des Transports. Je ne crois pas que cette disposition ait été appliquée encore, mais c'est une question de temps avant qu'elle le soit. Je suppose que le ministre serait plus à même de répondre à cette question.

Je sais qu'au Québec, la loi visant l'Office de la protection du consommateur comporte une disposition similaire à celle qui a été proposée en vertu de la Loi sur les transports au Canada révisée. À la base, une personne qui voit une publicité au Québec concernant les activités de transport aérien a une idée claire, uniforme et transparente du prix. Vous payez ce qui est affiché.

À l'heure actuelle, la disposition législative n'est pas encore en vigueur. Si nous recevions une plainte, nous l'examinerions, mais elle serait vraisemblablement renvoyée au ministre des Transports.

Le sénateur Martin : Je vous prie également de bien vouloir excuser mon retard. J'aimerais d'abord revenir sur la question du sénateur Mercer concernant les Émirats arabes unis et les négociations qui ont eu lieu avec d'autres gouvernements, ainsi que sur les accords qui sont en place.

Vous avez mentionné des détails concernant ce cas, mais qu'en est-il des 35 accords qui ont été conclus au cours des cinq dernières années? Quel rôle avez-vous joué ou comment êtes-vous intervenu? Est-ce par le biais de rapports que vous soumettez? Êtes-vous à la table lors des négociations? Est-ce qu'on vous consulte régulièrement?

Je suis curieuse de savoir quel rôle vous jouez parce que vous avez une assez bonne connaissance du domaine — de l'industrie du transport aérien au Canada, de la concurrence qui y a cours et des défis auxquels l'industrie est confrontée. Quel rôle avez-vous joué par le passé dans certaines de ces négociations?

M. Plouffe : Je ne crois pas que nous ayons été consultés. Je pourrais vérifier ce renseignement.

As you know, this responsibility is under Foreign Affairs and International Trade Canada, DFAIT, and the Minister of Transport. They have a chief negotiator-adviser who takes care of all those negotiations and is supported by many policy advisers who probably know about the Competition Act.

If they require some information, we are always open to provide them with any view that we may have. However, I do not believe there is a formal process where the bureau needs to be consulted whenever there is a negotiation.

Senator Martin: With respect to the role of foreign competition, in your enforcement of the act, one of your mandates would be to expand opportunities for Canada abroad as well as consider the role of foreign competition in Canada. It has been suggested that to foster competition in the Canadian airline industry, perhaps there is a greater role for foreign ownership and that the limits should be raised.

Do you have any position on that, whether this is a viable option for increasing domestic competition?

Ms. Dagenais: In our submission before the Competition Policy Review Panel, one of our recommendations was liberalization or reduction of foreign-ownership restrictions on airlines. As you know, right now, it is still at 25 per cent, but there are amendments that will probably bring it to 49 per cent. It has yet to be brought into force.

We also recommended having foreign-owned carriers that would operate strictly in Canada. On that, Canada will probably have the possibility to do the same abroad.

As also mentioned in our submission, cabotage rights will be an option as well. Those were the main recommendations we made at the time.

Senator Martin: I am thinking about this very important balance of maintaining the strength of our Canadian industry yet competing worldwide and inviting that foreign competition, as well as going abroad and competing on the international stage. In a country such as ours, where we have a great space and airline travel is a necessity but a population that cannot compete with other jurisdictions, that is a very fine balance. Your perspective must be such that you see the need to do both. How do we maintain that balance in Canada to really foster the competition?

Ms. Dagenais: Something I should raise is that when we review a merger, we look at the level of foreign competition in the relevant market; we look not only at existing competition here in Canada but also abroad. We look at the potential competitors that could enter into the relevant market, as well.

Comme vous le savez, cette responsabilité incombe au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et au ministère des Transports. Il y a un négociateur et conseiller en chef qui s'occupe de toutes les négociations et qui peut compter sur le soutien de plusieurs conseillers politiques qui connaissent probablement la Loi sur la concurrence.

Si ces gens ont besoin de renseignements, nous sommes toujours disponibles pour leur faire part de ce que nous savons. Toutefois, je ne crois pas qu'il y ait un processus officiel en vertu duquel le Bureau devrait être consulté chaque fois qu'il y a une négociation.

Le sénateur Martin : En ce qui a trait au rôle de la concurrence étrangère et à votre travail d'application de la loi, votre mandat consisterait en partie à élargir les occasions d'affaires pour le Canada à l'étranger, et à réfléchir au rôle de la concurrence étrangère au Canada. On a laissé entendre que, pour favoriser la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien, les transporteurs aériens étrangers devraient peut-être avoir un plus grand rôle et que les limites devraient peut-être être haussées.

Avez-vous une opinion à ce sujet? Pensez-vous qu'il s'agit d'une option viable pour accroître la concurrence au Canada?

Mme Dagenais : Une des recommandations contenues dans le mémoire que nous avons remis au Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence porte sur la libéralisation du marché intérieur et sur la réduction des restrictions relatives à la propriété étrangère. Comme vous le savez, la limite est toujours de 25 p. 100, mais il y a des modifications qui porteront probablement cette proportion à 49 p. 100. Encore faut-il que les dispositions entrent en vigueur.

Nous avons également recommandé que des transporteurs sous contrôle étranger puissent exploiter leur entreprise uniquement au Canada. À ce sujet, le Canada pourra probablement faire la même chose à l'étranger.

Comme nous l'avons également mentionné dans notre mémoire, les droits de cabotage seront également une option. Ce sont les principales recommandations que nous avons formulées à l'époque.

Le sénateur Martin : Je pense à cet équilibre très important qu'il faut réaliser entre le maintien d'une industrie canadienne solide et concurrentielle au niveau international, la venue de concurrents étrangers au Canada et la conquête de marchés étrangers par les transporteurs canadiens. Notre pays est vaste et les déplacements par avion sont une nécessité, mais notre population ne permet pas de concurrencer avec d'autres gouvernements. C'est un équilibre très délicat à atteindre. Il faut bien percevoir la nécessité de poursuivre un objectif double. Comment pouvez-vous maintenir cet équilibre au Canada de manière à favoriser réellement la concurrence?

Mme Dagenais : J'aimerais préciser que, lorsque nous étudions un projet de fusion, nous examinons aussi le niveau de concurrence étrangère qui a cours dans le marché concerné. Nous n'examinons pas seulement la concurrence qu'il y a au Canada mais aussi celle qui existe à l'étranger. Nous prenons en considération les concurrents potentiels qui pourraient entrer sur le marché.

Essentially, I support Canadian competition and the ability to expand in foreign countries. However, you must keep in mind that, for us, it is competition. Whether or not it is a net benefit for Canadians is more for the Investment Review Division of Industry Canada to review than for the bureau.

Senator Mercer: In your presentation, you made continued reference the 2009 amendments. We have had a short passage of time; we are still in 2010, almost in 2011. I assume you are doing an ongoing analysis of the amendments to see if they have done what you thought they would do, if they have done what Parliament thought they would do when we passed those amendments. I assume that I am correct. Do you see a need in the future to make further amendments to refine the amendments we made in 2009?

Ms. Dagenais: On your first question, as you know, some of them came into force in March 2009, while half of the remaining amendments came into force in March 2010. Some of them have been in place for only eight months and have not been fully tested. I can say for certain that in my view, they are stronger, and we have a better Competition Act. It has put us in line with our major trading partners, particularly the U.S.

Senator Mercer: Thank you. You talked about agreements and gave the example of Air France flying from Paris to Toronto and wanting to fly on to Vancouver, which they cannot do at this time. I believe that Air France is a member of the Star Alliance, as is Air Canada. The airline is in the same family of world airline alliances.

When you look at the international aspect, do you find that the role played by alliances, such as Star Alliance, has a positive or negative effect on competition?

Ms. Dagenais: The Competition Bureau has reviewed the formation changes in membership as well as the operation of certain alliances under the new civil provisions in section 90 of the Competition Act, which came into force this year. Some of those alliances bear many similarities to mergers. In some cases, we can review them under the cartel provisions. The changes modernize the Competition Act such that the commissioner is able to examine those alliances in three different ways. That is all I can say about it for now.

Senator Mercer: In response to one question, you made a brief reference to Toronto Island Airport. It is an important airport, which Air Canada abandoned to someone else to create a market. Now, Air Canada wants back in. Has a complaint been made against Porter Airlines by Air Canada or vice versa?

J'appuie tout à fait le maintien d'une industrie canadienne compétitive et l'accès à des marchés étrangers. Toutefois, vous devez garder à l'esprit que, pour nous, c'est de la concurrence. Est-ce un avantage net pour les Canadiens? C'est à la Division de l'examen des investissements d'Industrie Canada de répondre à cette question et non pas au Bureau.

Le sénateur Mercer : Dans votre exposé vous parlez constamment des modifications apportées en 2009. Il s'est écoulé bien peu de temps depuis et nous sommes toujours en 2010, presque en 2011. Je suppose que vous analysez les modifications pour déterminer si elles ont permis de faire ce que vous vouliez, si elles ont permis de faire ce que le Parlement pensait qu'elles permettraient de faire lors de leur adoption. Je suppose que c'est cela. Prévoyez-vous qu'il sera nécessaire dans le futur d'apporter d'autres modifications pour améliorer les modifications effectuées en 2009?

Mme Dagenais : Pour répondre à votre première question, comme vous le savez, certaines des modifications sont entrées en vigueur en mars 2009, tandis que la moitié des autres modifications sont entrées en vigueur en mars 2010. Certaines ne sont en vigueur que depuis huit mois et n'ont pas été entièrement mises à l'épreuve. Je vous dirais que les nouvelles dispositions sont beaucoup plus fermes et que nous avons une meilleure Loi sur la concurrence. Cette loi nous permet de nous hisser au même niveau que nos grands partenaires commerciaux, particulièrement les États-Unis.

Le sénateur Mercer : Merci. Vous avez parlé d'accords et vous avez donné l'exemple d'Air France qui fait la liaison Paris-Toronto et qui veut poursuivre le vol jusqu'à Vancouver, ce qui n'est pas possible pour le moment. Je pense qu'Air France est membre du réseau Star Alliance, tout comme Air Canada. Le transporteur aérien fait partie de la même famille des alliances mondiales de transporteurs aériens.

Sur le plan de la concurrence internationale, estimez-vous que le rôle des alliances, par exemple le réseau Star Alliance, a un effet positif ou négatif?

Mme Dagenais : Le Bureau de la concurrence a examiné l'évolution de la composition des alliances de même que le fonctionnement de certaines alliances en vertu des nouvelles dispositions civiles de l'article 90 de la Loi sur la concurrence, entrées en vigueur cette année. Certaines de ces alliances présentent des similitudes qui les rapprochent des fusions. Dans certains cas, elles peuvent même être examinées sous l'angle des dispositions relatives au cartel. Les changements apportés modernisent la Loi sur la concurrence de sorte que la commissaire peut examiner ces alliances de trois façons différentes. C'est tout ce que je puis vous en dire pour le moment.

Le sénateur Mercer : En réponse à l'une des questions qui vous ont été posées, vous avez parlé brièvement de l'Aéroport de l'île de Toronto. Il s'agit d'un aéroport important qu'Air Canada a abandonné à un autre transporteur pour créer un marché. Aujourd'hui, Air Canada veut y revenir. Est-ce qu'une plainte a été déposée contre Porter Airlines par Air Canada ou vice versa?

Mr. Plouffe: In my understanding of the issue of landing rights for Air Canada at Toronto Island Airport, decisions have been made by the airport authorities such that Porter Airlines is not in the same position as it was before. It is losing its monopoly on all the slots available at Toronto Island Airport. I understand that 30 landing and take-off rights have been awarded to Air Canada and 16 to Continental Airlines. I believe that Porter Airlines still has about 150.

The decision by the airport authorities to allocate who will land and take off is their decision to make. The Competition Bureau was not involved in that process.

I believe that when Porter Airlines wanted to use the Toronto Island Airport before launching their activities, they sought the commissioner's opinion. Under the Competition Act, a person is able to seek advice on a proposed business plan to determine whether it raises an issue under the Competition Act. I believe that at the time, Porter Airlines sought such an opinion from the commissioner on exclusive landing and take-off rights at Toronto Island Airport.

When our advice was provided, Porter Airlines was informed that we did not perceive those rights to be an issue under the exclusive-dealing provision under the civil provisions of the act mainly for two reasons. We believed that Porter Airlines was not dominant in the market. When analyzing such cases, we define the geographic market. Our position at the time, based on the facts we knew, was that Toronto Pearson International Airport was in the same geographic market, so Porter Airlines was not dominant in that market. The commissioner took the position at the time that it would not raise an issue under the Competition Act.

Senator Mercer: Air Canada has 30 spots and Continental Airlines has 15 spots, with Porter Airlines having the remaining, making it dominant at Toronto Island Airport. The terminal, as it exists, and the ferry would seem to be owned or leased by Porter Airlines. "Porter Airlines" is stamped all over it.

Mr. Plouffe: Certainly there will be much more competition at the Toronto Island Airport.

Senator Mercer: Indeed. Returning to my first question, I am worried that we will see predatory pricing from our friends at Air Canada. Porter Airlines is providing a much-needed service at Toronto Island Airport as well as a regional service in Eastern Canada as they fly to Ottawa and Ottawa to Halifax and Halifax to St. John's.

The Chair: We have a second item.

[Translation]

Ms. Dagenais and Mr. Plouffe, I would like to thank you for being here this morning. Your views were very interesting.

M. Plouffe : En ce qui a trait au dossier des droits d'atterrissage pour Air Canada à l'Aéroport de l'île de Toronto, les décisions prises par les autorités aéroportuaires font en sorte que Porter Airlines n'est plus dans la même situation qu'auparavant. L'entreprise perd son monopole sur toutes les ouvertures disponibles à l'Aéroport de l'île de Toronto. Je crois comprendre que les autorités aéroportuaires ont accordé 30 droits d'atterrissage et de décollage à Air Canada et 16 à Continental Airlines. Je pense que Porter Airlines dispose toujours de 150 droits.

La décision d'attribuer les droits d'atterrissage et de décollage appartient aux autorités aéroportuaires. Le Bureau de la concurrence n'a pas participé à ce processus.

Lorsque Porter Airlines a voulu utiliser l'Aéroport de l'île de Toronto avant de lancer ses activités, je pense que l'entreprise a demandé l'avis de la commissaire. En vertu de la Loi sur la concurrence, une personne peut demander conseil sur un plan d'affaires proposé afin de déterminer s'il fait problème aux termes de la Loi sur la concurrence. Je pense qu'à l'époque, Porter Airlines a demandé une telle opinion à la commissaire concernant des droits d'atterrissage et de décollage exclusifs à l'Aéroport de l'île de Toronto.

Nous avons informé Porter Airlines qu'à notre avis, ces droits n'entraient pas en contradiction avec les mesures relatives à l'exclusivité des dispositions civiles de la loi, principalement pour deux raisons. Nous estimions que Porter Airlines n'avait pas de position dominante sur le marché. Lorsque nous analysons des cas de ce genre, nous définissons le marché géographique. Notre position à l'époque et à la lumière des faits que nous connaissions était que l'aéroport international Pearson de Toronto était dans le même marché géographique, de sorte que Porter Airlines n'était pas dominant sur le marché. La commissaire était d'avis que la situation ne susciterait pas de problème en vertu de la Loi sur la concurrence.

Le sénateur Mercer : Air Canada a 30 droits et Continental Airlines en a 15, et Porter Airlines a le reste, ce qui donne à ce transporteur aérien une position dominante à l'Aéroport de l'île de Toronto. L'aérogare et le traversier semblent être la propriété de Porter Airlines ou être loués par l'entreprise. Les mots « Porter Airlines » sont inscrits partout.

M. Plouffe : Il y aura certainement beaucoup plus de concurrence à l'Aéroport de l'île de Toronto.

Le sénateur Mercer : Vous avez raison. Pour en revenir à ma première question, je me préoccupe du fait que nos amis d'Air Canada s'adonneront à des prix d'éviction. Porter Airlines offre un service très en demande à l'Aéroport de l'île de Toronto de même qu'un service régional dans l'est du Canada puisqu'il assure une liaison avec Ottawa et des liaisons Ottawa-Halifax et Halifax-St. John's.

Le président : Nous avons un deuxième point.

[Français]

Le président : J'aimerais vous remercier, madame Dagenais, monsieur Plouffe, pour votre présence ici, ce matin. Vos points de vue étaient très intéressants.

[English]

The second item on the agenda is the budget. This is an extravagant committee, as you know, and we are asking the budget committee for \$420 to visit Ottawa Macdonald-Cartier International Airport. We must submit the budget for this to the Senate Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for approval. I am optimistic that they will accept our budget.

It is basically for a visit to the Ottawa airport. We will do other visits. However, this one, on a practical basis, is local. At the beginning of February, probably on a Tuesday morning, we will go to the airport. It is likely that we will not have to spend all of our money if people are flying in and are able to wait at the airport for the others to meet them there. It will be a fact-finding mission, so we will not have to travel with a whole bunch of services. It will be fact-finding only and will last a few hours, after which we will have to see what we can do in terms of other activities, such as visit to the airport in Gatineau. May I have a motion?

Senator Mercer: I so move.

The Chair: Are there questions on the budget? The trip will be in February. It will be on a Tuesday morning to the airport. If there are no objections to the budget, we will move to another item with Senator Raine.

Senator Raine: I wonder if you could make a request. There is a new consortium in the tourism industry called the National Travel and Tourism Coalition. They have done good research on the issue of the competitiveness in the industry with respect to the fee structures in Canada. Would it be appropriate to have them appear before the committee?

The Chair: Have we had any discussions with them?

Senator Raine: I am not a regular member of the committee.

The Chair: We have heard from some of their members, who talked about the report. We could consider that in the new year. I say this because we will basically focus on the airport issue for the next phase, but we will be moving on to other issues, as well.

Senator Raine: It is the way the airports are financed. Airport improvement fees rest 100 per cent on the backs of the travellers, whereas in most countries, airports are recognized as economic development tools, and revenue flows into them from property tax and other areas.

The Chair: We have had many witnesses making that proposal, but we will look at availability.

This is our last meeting, and I am seeking guidance from the committee. The Liberals have not spoken on Bill C-28, the anti-spam bill. However, we might need to have a meeting next Tuesday morning on the bill. We have no witnesses slated for next

[Traduction]

Le deuxième point à l'ordre du jour est le budget. Comme vous le savez, notre comité est extravagant et il demande au comité du budget une somme de 420 \$ pour visiter l'Aéroport international Macdonald-Cartier, à Ottawa. Nous devons soumettre la demande au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration pour approbation. Je suis confiant qu'il acceptera notre demande.

Il s'agit essentiellement de visiter l'aéroport d'Ottawa. Nous ferons d'autres visites, mais celle-là sera une visite locale. Au début de février, probablement un mardi matin, nous nous rendrons à l'aéroport. Nous n'aurons probablement pas à dépenser tout notre argent si les personnes qui doivent venir ici par avion peuvent attendre à l'aéroport que les autres viennent les retrouver. Ce sera une mission d'information, de sorte que nous n'aurons pas à nous déplacer avec toute une gamme de services. La visite ne durera que quelques heures, après quoi, nous verrons ce qu'il y a lieu de faire comme autre activité, par exemple visiter l'aéroport de Gatineau. Puis-je avoir une motion?

Le sénateur Mercer : Je propose.

Le président : Y a-t-il d'autres questions concernant le budget? Le voyage aura lieu en février. Nous nous rendrons à l'aéroport un mardi matin. S'il n'y a pas d'objection à cette demande budgétaire, nous passerons à un autre point soulevé par le sénateur Raine.

Le sénateur Raine : Pourriez-vous présenter une demande? Il y a un nouveau consortium dans l'industrie touristique qui porte le nom de Coalition nationale du voyage et du tourisme. Ce consortium a fait de bonnes recherches sur la question de la compétitivité dans l'industrie relativement aux structures tarifaires au Canada. Serait-il approprié d'inviter des représentants de cette organisation à témoigner devant notre comité?

Le président : Avons-nous déjà eu des discussions avec eux?

Le sénateur Raine : Je ne suis pas un membre régulier du comité.

Le président : Nous avons entendu parler de certains des membres qui ont commenté le rapport. Nous pourrions examiner la possibilité de tenir des discussions avec eux au cours de la nouvelle année. Je dis cela parce que nous allons nous concentrer sur la question des aéroports au cours de la prochaine étape, mais nous passerons ensuite à d'autres questions.

Le sénateur Raine : Il s'agit de la façon dont les aéroports sont financés. Les frais d'améliorations aéroportuaires sont assumés à 100 p. 100 par les voyageurs, alors que, dans la plupart des pays, les aéroports sont reconnus comme des outils de développement économique et touchent donc des revenus provenant de la taxe foncière et d'autres secteurs.

Le président : Plusieurs témoins nous ont fait cette proposition, mais nous examinerons cette possibilité.

Il s'agit de notre dernière rencontre et je souhaite obtenir l'avis du comité. Les libéraux n'ont pas pris la parole concernant le projet de loi C-28, le projet de loi sur les mesures antipourriels. Toutefois, nous pourrions devoir nous réunir de nouveau mardi

year, so I am giving honourable senators a heads-up that the steering committee will have to meet once the bill has been sent to committee.

Right now, we have no indication as to when that will be.

Senator Johnson: Can you give the committee any idea yet of a plan for travel in the coming year?

The Chair: We will go to the Ottawa International Airport. The steering committee will have to talk about it. Once we have done that airport visit, we will have a better idea of how we can look at other airports.

Senator Johnson: Those of us who travel four times a week can give you opinions on how we should look at airports.

The Chair: We have heard about taxis at the airports. However, we will be looking at preparing a budget for more substantial travel in the new year.

Senator Johnson: The issues at airports are getting bigger and bigger, and I would refer our researchers to Australia and what they are doing for security issues.

Senator Housakos: There is a problem we have with this committee, though it is not really a problem. When we start to structure how to go about the study, we have to extract security from it because it was already done last year by the house. Any time you set foot in any airport, security seems to be the major issue.

Senator Johnson: It is the only issue in terms of the public.

The Chair: We can study the cost side of it, but getting into a second study on airport security that has already been done would overlap. However, we can talk about how that fits into the pricing.

Senator Johnson: We ought to include it as a sidebar. Since that study came out last year, things have changed again with what happened.

The Chair: Our visit to the Ottawa International Airport will give us the opportunity to see what effect that has had on their airport and how they are managing it. The cost transfer, as Senator Raine mentioned, always goes to the customer.

Senator Mercer: If you recall, the Atlantic Canada Airports Association appeared before us last week and made reference to 20 touch points that influence passenger experience as they were talking about the complex management model that they have to work with. In that process, they outline 10 of those touch points. We should see what the other 10 are.

However, it seems there might be a basis upon which we can move forward. There were many things in that. Security is there; it has to be. There is no way we can avoid talking about security,

prochain, en matinée, pour discuter de ce projet de loi. Nous n'avons aucun témoin prévu pour l'année qui vient. Par conséquent, j'informe les honorables sénateurs que le comité de direction devra se réunir lorsque le projet de loi aura été envoyé au comité.

À l'heure actuelle, nous ne savons pas quand cela se produira.

Le sénateur Johnson : Pouvez-vous donner à notre comité une idée du plan des déplacements pour l'année qui vient?

Le président : Nous nous rendrons à l'Aéroport international d'Ottawa. Le comité de direction devra en parler. Quand nous aurons visité cet aéroport, nous saurons mieux comment examiner les autres.

Le sénateur Johnson : Ceux d'entre nous qui voyagent quatre fois par semaine peuvent vous donner leur opinion sur la façon dont nous devrions examiner les aéroports.

Le président : Nous avons entendu parler des taxis dans les aéroports. Toutefois, nous préparerons un budget plus substantiel pour les déplacements au cours de la nouvelle année.

Le sénateur Johnson : Les problèmes dans les aéroports sont de plus en plus importants et j'inviterais nos attachés de recherche à se tourner du côté de l'Australie pour savoir ce qui s'y fait en matière de sécurité.

Le sénateur Housakos : Notre comité a un problème, bien que ce ne soit pas vraiment un problème. Pour structurer notre étude, nous devons en exclure la sécurité parce que cette question a déjà été traitée l'an dernier par la Chambre. Chaque fois que vous mettez le pied dans un aéroport, la sécurité semble être la préoccupation majeure.

Le sénateur Johnson : Du point de vue du public, c'est la seule préoccupation.

Le président : Nous pouvons en étudier le coût, mais il y aurait chevauchement si nous devions entreprendre une deuxième étude sur la sécurité dans les aéroports, puisque cela a déjà été fait. Toutefois, nous pouvons toujours discuter de la façon dont le coût de la sécurité est intégré aux prix.

Le sénateur Johnson : Nous devrions l'inclure comme complément. L'étude a été rendue publique l'an dernier et les choses ont changé depuis.

Le président : Notre visite à l'Aéroport international d'Ottawa nous donnera la possibilité de voir les effets que cela a pu avoir sur cet aéroport et sur la façon dont il est géré. Comme l'a mentionné le sénateur Raine, le transfert de coûts affecte toujours le client.

Le sénateur Mercer : Si vous vous souvenez bien, l'Association des aéroports du Canada Atlantique a comparu devant notre comité la semaine dernière et ses représentants ont parlé de 20 points de service qui ont une influence sur l'expérience des passagers quand il a été question du modèle de gestion complexe avec lequel ils doivent composer. Ils ont souligné 10 de ces points de service. Nous devrions chercher à savoir quels sont les 10 autres.

Toutefois, il semble qu'il y aurait une base qui nous permettrait d'aller de l'avant. Il y avait là plusieurs éléments. La sécurité en est un. Nous ne pouvons absolument pas éviter de parler de sécurité,

although we do not need to do an in-depth study. In the study last year, everything from the taxi service to the baggage retrieval was talked about.

I do not think we should be afraid to talk about security, but it should not dominate the discussion.

The Chair: Are there any other comments or questions?

We will rise to the call of the chair for Bill C-28.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, December 14, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to study Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable Senators, I call the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. Thank you for being here today.

This morning, we are going to start the study that was referred to us on Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

[*English*]

This morning we are pleased to welcome two groups before the committee. We will begin with the representatives of Industry Canada, followed by those from the Information Technology Association of Canada. Here on behalf of Industry Canada are Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch; André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy; and Philip Palmer, Senior General Counsel, Industry Canada Legal Services.

[*Translation*]

Ms. DiFrancesco, the floor is yours. We will then go to the question period.

bien que nous n'ayons pas à en faire une étude approfondie. Tout, depuis le service de taxi jusqu'à la récupération des bagages, a été abordé.

Je ne crois pas que nous devrions craindre de parler de sécurité, mais cela ne devrait pas dominer la discussion.

Le président : Y a-t-il d'autres observations ou d'autres questions?

Le comité interrompt ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence pour l'examen du projet de loi C-28.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 14 décembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour étudier le projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Ce matin, nous allons débiter notre étude sur le projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications, dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

Ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir deux groupes qui témoigneront devant le comité. Nous commencerons par les représentants d'Industrie Canada qui seront suivis par ceux de l'Association canadienne de la technologie de l'information. Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le commerce électronique, André Leduc, conseiller politique, Politique sur le commerce électronique et Philip Palmer, avocat général principal, Services juridiques d'Industrie Canada, sont ici pour représenter Industrie Canada.

[*Français*]

Madame DiFrancesco, la parole est à vous, et nous passerons ensuite aux questions.

[English]

Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch, Industry Canada: Thank you for the opportunity to appear before this committee to discuss Bill C-28, the proposed anti-spam legislation.

The Internet has become the central nervous system for the digital economy. It provides a common global platform for communication and commerce. Its use by businesses and consumers has led to the emergence of a borderless international marketplace.

In Canada, the value of the online economy has consistently grown at a double-digit pace since 2000. At that time, the value of the online economy was estimated at slightly under \$6 billion in Canada. When last measured by Statistics Canada in 2007, the value of the online economy in our country was just under \$63 billion.

Businesses and consumers have grown accustomed to using the Internet and they depend upon its safety and reliability. Unfortunately, spam and related online threats can erode trust and confidence in the Internet as a safe and reliable environment for electronic commerce. According to Spamhaus as of November 29, 2010, Canada ranks seventh on the list of the ten worst spam countries for the production and export of spam.

[Translation]

Spam is still the main vehicle for the propagation of online threats including spyware, computer viruses, false and misleading emails, the use of fraudulent websites, and the harvesting of electronic addresses. These threats are not just nuisances. Some are fraudulent. Some invade privacy. Some are used to infect and gain control over computers.

Bill C-28 puts in place important provisions that will protect Canadian consumers and businesses from the most damaging and deceptive forms of these electronic harms. It provides a regulatory regime to improve privacy and the personal security of Canadians in the online environment. It provides a clear set of rules that will benefit all Canadians. It will encourage confidence in online communications and e-commerce.

[English]

We have learned from approaches taken elsewhere that a civil administrative regime is more responsive and therefore more effective than using the criminal law to combat spam. Other countries, such as Australia, the United States and Japan, use regulatory authorities to enforce anti-spam legislation. With Bill C-28, Canada will have a comprehensive enforcement regime.

[Traduction]

Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le commerce électronique, Industrie Canada : Je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de comparaître devant le comité pour discuter du projet de loi C-28 proposant des mesures législatives pour contrer les pourriels.

Le réseau Internet est devenu le centre nerveux de l'économie numérique. Il constitue une plateforme commune mondiale pour les communications et le commerce. L'utilisation qu'en font les entreprises et les consommateurs a engendré l'apparition d'un marché international sans frontières.

Depuis l'an 2000, le taux de croissance de la valeur de l'économie numérique canadienne n'a jamais été inférieur à 10 p. 100. À cette époque, on estimait sa valeur à un peu moins de 6 milliards de dollars. Les plus récentes données de Statistique Canada indiquent que la valeur de l'économie numérique de notre pays atteignait, en 2007, près de 63 milliards de dollars.

En bref, le réseau Internet fait désormais partie des habitudes des entreprises et des consommateurs, lesquels sont tributaires de sa fiabilité et de sa sécurité. Malheureusement, les pourriels et les autres menaces en ligne sont de nature à miner la relation de confiance à l'égard d'Internet en tant qu'environnement sûr et fiable pour le commerce électronique. D'après l'organisme Spamhaus, le Canada se classait, en date du 29 novembre 2010, au 7^e rang du palmarès des 10 premiers pays producteurs de pourriels, lequel tient compte de la production et de l'exportation de pourriels.

[Français]

Les pourriels constituent encore et toujours le principal vecteur de propagation des menaces à la sécurité en ligne, notamment les logiciels espions, les virus informatiques, les courriels faux ou trompeurs, l'utilisation de sites web frauduleux et la collecte d'adresses électroniques. Du reste, ces menaces ne sont pas que nuisibles, mais elles sont aussi parfois frauduleuses. Certaines d'entre elles portent atteinte à la vie privée, tandis que d'autres servent à infecter ou à contrôler des systèmes informatiques.

Le projet de loi C-28 met en place d'importantes dispositions qui protégeront les entreprises et les consommateurs canadiens contre les formes les plus graves et trompeuses de préjudices électroniques. Il prévoit un régime de réglementation pour accroître la protection de la vie privée et la sécurité personnelle des Canadiens dans un contexte en ligne. Au bénéfice de ces derniers, le projet de loi propose un ensemble de règles claires afin de consolider leur confiance envers les communications en ligne et le commerce électronique.

[Traduction]

De même, les approches retenues à l'étranger nous ont appris qu'en matière de lutte contre les pourriels, un régime administratif civil s'avère mieux adapté — et par conséquent plus efficace — que le recours à une législation criminelle. D'autres pays, notamment l'Australie, les États-Unis et le Japon, font appel à des organismes de réglementation pour appliquer leurs mesures législatives de lutte contre les pourriels. Grâce au projet de loi C-28, le Canada se sera doté de mesures d'application exhaustives.

As recommended by the Task Force on Spam, this bill makes use of existing agencies and enables them to work with, and share, information with each other and with their international counterparts. The new law will be enforced by Canada's communications authority, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, as well as the Competition Bureau Canada and the Office of the Privacy Commissioner of Canada.

The CRTC will enforce the provisions against sending unsolicited commercial messages and will have responsibility for provisions that prohibit the altering of transmission data without authorization and the unauthorized installation of computer programs.

The Competition Bureau will address false and misleading representations online and deceptive marketplace practices, such as false headers and website content.

The Office of the Privacy Commissioner will address the collection of personal information through illegal access to computer systems and the unauthorized compiling or supplying of lists of electronic addresses, commonly referred to as address harvesting.

The bill provides that both the CRTC and the Competition Bureau can seek administrative monetary penalties, AMPs, against violators. The maximum AMP for the CRTC is up to \$1 million per violation for individuals and up to \$10 million for businesses. The Competition Bureau, through application to the Competition Tribunal, may also seek AMPs under the current regime of the Competition Act. That regime envisages penalties of up to \$750,000 for individuals with \$1 million per subsequent violation, and up to \$10 million for businesses with \$15 million per subsequent violation. These penalties demonstrate that we are serious about driving spammers out of Canada.

[Translation]

Industry Canada will have oversight responsibilities and will ensure that the work of the three agencies is coordinated. A spam reporting centre will be established to help the three enforcement agencies in their investigations and prosecutions, and to give businesses and consumers a one-stop shop where they can file complaints and report spam and other online threats.

The bill strikes a balance between giving consumers control over their inboxes and not restricting online commerce. The rules require that the individual's consent be obtained before the

Suivant les recommandations du groupe de travail sur le pourriel, le projet de loi prévoit faire appel aux organismes existants et leur permettre de collaborer et de mettre en commun des renseignements tant entre eux qu'avec les entités homologues à l'échelle internationale. L'organisme qui encadre les communications au Canada, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, sera chargé de la mise en application de la nouvelle loi, en collaboration avec le Bureau de la concurrence et le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.

Le CRTC aura le mandat d'appliquer les dispositions interdisant l'envoi de messages publicitaires non sollicités. Il aura également la responsabilité des dispositions visant à empêcher la modification non autorisée des données de transmission ou l'installation subreptice de programmes informatiques.

Quant au Bureau de la concurrence, son mandat a trait aux déclarations fausses et trompeuses en ligne et aux pratiques commerciales mensongères, comme les faux en-têtes ou le contenu mensonger d'un site.

Enfin, il reviendra au Commissariat à la protection de la vie privée d'encadrer, d'une part, la collecte de renseignements personnels par accès non autorisé à un système informatique, et, d'autre part, la collecte ou la diffusion non autorisée de listes d'adresses électroniques, aussi appelée cueillette d'adresses.

Le projet de loi permettra au CRTC et au Bureau de la concurrence d'imposer aux contrevenants des sanctions administratives pécuniaires, des SAP. Ainsi, le CRTC sera en mesure d'appliquer de telles sanctions pouvant s'élever jusqu'à 1 million de dollars pour les particuliers et jusqu'à 10 millions de dollars dans le cas des entreprises. De même, par le truchement du Tribunal de la concurrence, le Bureau de la concurrence pourra imposer des SAP en vertu des clauses actuelles de la Loi sur la concurrence. En ce qui concerne les particuliers, ce régime prévoit des sanctions pouvant aller jusqu'à 750 000 \$ pour une première offense et jusqu'à 1 million de dollars pour une éventuelle récidive. Dans le cas des entreprises, les sanctions pourront atteindre jusqu'à 10 millions de dollars pour une première infraction et jusqu'à 15 millions de dollars pour une éventuelle récidive. Ces sanctions font foi de la détermination du Canada à se débarrasser des polluposteurs.

[Français]

Industrie Canada sera appelé à assurer la supervision et la coordination des activités de ces trois organismes. Par ailleurs, cette mesure législative facilitera la mise sur pied d'un centre de signalement des pourriels servant de guichet unique pour les Canadiens souhaitant porter plainte ou encore signaler un pourriel ou une menace connexe. Le centre viendra ainsi en aide aux organismes d'exécution pour faire enquête et tenter des poursuites en cas d'infraction.

Du reste, le projet de loi cherche à redonner aux Canadiens le plein contrôle de leur boîte de courriels électroniques, sans toutefois nuire au commerce électronique. À cet égard, le règlement prévoit le

sending of commercial electronic messages. Once consent has been expressed by an individual, it remains in effect until the individual "unsubscribes" or revokes that consent.

[English]

I will point out to the committee two ways the bill differs from the former Bill C-27 introduced in the last session. First, section 2 deals with the Personal Information Protection and Electronic Documents Act, PIPEDA. It provides that its provisions regarding the protection of personal information take precedence over other legislation, unless that other legislation includes a clear statement that it applies despite section 4(3) of that act.

The consent provisions in Bill C-28 are more targeted than those in PIPEDA, so this new section is necessary to ensure that in the event of a conflict between the two acts, the consent provisions in Bill C-28 prevail despite the privacy clause in PIPEDA.

Second, in section 82(3), the wording "without authorization" has been changed to "in contravention of an act of Parliament" when dealing with collecting and using personal information gathered from third party computer systems. Following the debates on the former Bill C-27, stakeholders raised the concern that the term "without authorization" might jeopardize companies that gather information that is publicly available on the Internet. We believe that these amendments strengthen the bill even further, making a good bill even stronger.

A number of technical amendments were also introduced when Bill C-28 was retabled. These amendments are captured in the red line version of the bill provided to committee members. I welcome any questions you may have.

Senator Oliver: Thank you. I welcome this bill. It is time that Canada had an anti-spam bill. When we look at countries of the Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD, and G8 countries, Canada is the last to bring in anti-spam legislation.

Once this bill is passed, how long do you think it will take for Canada to catch up to where it should have been five or six years ago because we waited so long to bring in this legislation? It cannot happen overnight, but how long before we will have these regimes in place?

Ms. DiFrancesco: Industry Canada has been working hard with the three enforcement agencies, and we are confident that with the passage of the bill, we have a solid piece of legislation

consentement préalable des destinataires de messages électroniques commerciaux, c'est-à-dire qu'une fois qu'une personne a donné son consentement, celui-ci demeure valide jusqu'à ce qu'elle se désinscrive ou qu'elle annule son consentement.

[Traduction]

J'aimerais exposer aux membres du comité deux distinctions particulières qui existent entre le présent projet de loi et la version précédente, soit le projet de loi C-27 présenté au cours de la dernière session. En premier lieu, l'article 2 concerne la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, la LPRPDE. Cette loi contient une disposition de primauté stipulant que les dispositions en matière de protection des renseignements personnels qui y sont prescrites ont préséance sur les dispositions d'autres lois, à moins que celles-ci énoncent clairement leur suprématie à l'égard du paragraphe 4(3) de la LPRPDE.

Les dispositions en matière de consentement du projet de loi C-28 sont plus ciblées que celles prévues dans la LPRPDE. Par conséquent, ce nouvel article est rendu nécessaire pour stipuler que les dispositions en matière de consentement du projet de loi C-28 l'emporteraient sur les dispositions de primauté de la LPRPDE en cas de conflit entre les deux lois.

En second lieu, comme il s'agit de la collecte et de l'utilisation de renseignements personnels obtenus à partir du système informatique d'une tierce partie, l'ancien libellé « sans autorisation » du paragraphe 82(3) a été remplacé par la formulation « en contravention d'une loi fédérale ». De fait, les intervenants ayant pris part aux discussions sur le précédent projet de loi C-27 se sont dits préoccupés par la formulation « sans autorisation » parce que celle-ci risquait de nuire indûment aux entreprises qui colligent des renseignements de nature publique sur Internet. Bref, nous pensons que ces amendements sont de nature à consolider davantage un projet de loi déjà bien étoffé.

Le nouveau dépôt du projet de loi C-28 a par ailleurs été l'occasion d'ajouter certaines modifications techniques, lesquelles sont mises en relief dans la version du projet de loi avec suivi des modifications qui a été remise aux membres du comité. Je serai heureuse de répondre aux questions du comité.

Le sénateur Oliver : Merci. Je me réjouis de ce projet de loi. Il est temps que le Canada se dote d'un projet de loi pour contrer les pourriels. Lorsque l'on examine les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, et les pays du G8, on constate que le Canada est le dernier d'entre eux à présenter une mesure législative antipourriel.

Une fois que le projet de loi aura été adopté, combien de temps pensez-vous que le Canada mettra à se retrouver dans la position où il aurait dû être il y a cinq ou six ans, parce qu'il a attendu tellement longtemps avant de présenter ce projet de loi? Cela ne va pas se produire du jour au lendemain, mais combien de temps faudra-t-il avant que ces régimes entrent en vigueur?

Mme DiFrancesco : Industrie Canada a travaillé d'arrache-pied en collaboration avec les trois organismes d'application de la loi, et nous sommes sûrs qu'après avoir adopté le projet de loi,

that will bring Canada's legislative framework up to international standards and, in fact, surpass them. Of course, we have regulations that we need to put into force before the legislation —

Senator Oliver: Have they been drafted?

Ms. DiFrancesco: The drafting of the legislation is under way, and we hope to have the regulations published for consultation within a couple of months. We hope to have the legislation come into force within six to eight months of Royal Assent. The three enforcement agencies are working hard to ramp up and to be ready for the legislation as soon as it is in force.

Senator Oliver: Have you set aside extra monies to fund the new things that are included in this bill so we do not have to wait for another budget or more votes to provide the money?

Ms. DiFrancesco: Yes: The Government of Canada has committed a total of \$43 million over four years. That funding equates to \$12.5 million on an ongoing basis for Industry Canada and the enforcement agencies that will have new responsibilities under the legislation.

Senator Oliver: Where will most of that \$12.5 million go?

Ms. DiFrancesco: The bulk of that money will go to the CRTC, to the Competition Bureau and to the Office of the Privacy Commissioner. We anticipate, for example, that the CRTC and the Competition Bureau will hire as many as 20 investigators to work solely on this legislation.

Senator Johnson: Thank you. Welcome this morning. As my colleague said, this legislation is welcome.

In terms of the CRTC, they will have new powers and duties under Bill C-28, of course. I am interested to know about the human resources and the skill set needed with these new responsibilities; if human resources are needed, how many and in what areas?

Ms. DiFrancesco: I think the CRTC already has the skill sets required in terms of the type of legislation that we are talking about here, but they need additional resources. They have new violations to enforce. We anticipate that they will hire as many as 20 investigators to work on this legislation. They have the expertise, though, and I think the value of the legislation building on the enforcement agencies that currently operate in these areas is key in moving the enforcement forward quickly.

Senator Johnson: Do they have the funding to go with these new responsibilities?

nous disposerons d'une mesure législative solide qui permettra au cadre législatif canadien de respecter les normes internationales et, même, de les surpasser. Bien entendu, il nous faut mettre en vigueur le règlement avant que la mesure législative...

Le sénateur Oliver : A-t-il été rédigé?

Mme DiFrancesco : L'élaboration de la mesure législative est en cours, et nous espérons que le règlement sera publié à des fins de consultation d'ici quelques mois et que la mesure législative entrera en vigueur six à huit mois après l'obtention de la sanction royale. Les trois organismes d'application de la loi travaillent dur afin d'être prêts à appliquer la mesure législative dès qu'elle entrera en vigueur.

Le sénateur Oliver : Avez-vous mis de côté des fonds pour financer les nouvelles mesures prescrites par le projet de loi, afin que nous n'ayons pas à attendre un autre budget ou d'autres votes pour obtenir l'argent nécessaire?

Mme DiFrancesco : Oui. Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser un total de 43 millions de dollars sur quatre ans. Cela correspond à un financement permanent de 12,5 millions de dollars pour Industrie Canada et pour les organismes d'application de la loi qui assumeront de nouvelles responsabilités dans le cadre de cette mesure législative.

Le sénateur Oliver : À quoi sera consacrée la majeure partie de ces 12,5 millions de dollars?

Mme DiFrancesco : Le gros de cet argent sera attribué au CRTC, au Bureau de la concurrence et au Commissariat à la protection de la vie privée. Nous prévoyons, par exemple, que le CRTC et le Bureau de la concurrence embaucheront jusqu'à 20 enquêteurs qui s'occuperont exclusivement d'appliquer cette mesure législative.

Le sénateur Johnson : Merci. Je vous souhaite la bienvenue parmi nous ce matin. Comme mon collègue l'a indiqué, nous nous réjouissons de cette mesure législative.

En ce qui concerne le CRTC, il exercera, bien entendu, de nouveaux pouvoirs et de nouvelles fonctions en vertu du projet de loi C-28. J'aimerais connaître le genre de ressources humaines et de compétences dont ils auront besoin pour s'acquitter de leurs nouvelles responsabilités; et s'il est nécessaire d'embaucher des effectifs, à combien se chiffreront-ils, et dans quel domaine travailleront-ils?

Mme DiFrancesco : Je pense que le CRTC possède déjà les compétences requises pour appliquer le genre de mesures législatives dont nous parlons en ce moment, mais il a besoin de ressources supplémentaires. Son personnel devra décoder de nouvelles infractions. Nous prévoyons qu'ils embaucheront jusqu'à 20 enquêteurs qui se consacreront à l'application de cette mesure législative. Toutefois, ils possèdent déjà les compétences requises et, à mon avis, le fait que la mesure législative s'appuie sur les organismes d'application de la loi qui exercent déjà des activités dans ce domaine contribuera à accélérer sa mise en application.

Le sénateur Johnson : Ces nouvelles responsabilités sont-elles accompagnées du financement nécessaire?

Ms. DiFrancesco: The funding has been approved, and it is pending Royal Assent.

Senator Johnson: Why was the CRTC chosen as the oversight body when there is already investigative expertise at the Competition Bureau?

Ms. DiFrancesco: The Competition Bureau will also have new responsibilities under the legislation. They will be responsible for violations dealing with deceptive marketing practices. The CRTC is our telecommunications regulator, and their counterparts around the world are also charged with similar kinds of responsibilities. We think that having the CRTC as a primary enforcement body under this piece of legislation will facilitate international cooperation, and it models the approaches of other countries to this kind of legislation.

Senator Johnson: How have other countries handled it in that respect? Was there a model for you to follow?

André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy, Industry Canada: At least for the anti-spam provisions, we followed the Australian model. It has been seen as a best practice internationally. We talked to our counterparts in the Australian government and at the communications and media authority in Australia. We learned from them. We closed loopholes they might have had in their legislation. In choosing the resources, the CRTC has modelled their practices on what has gone down in Australia.

To respond further to Senator Oliver's question earlier, the Australian legislation saw a marked decrease in spam originating out of Australia literally the day after that legislation came into force. They were in the top 10 spamming nations, and they dropped to seventeenth. Now they are out of the top 20. We are hopeful this legislation will have the same effect.

Senator Johnson: Where are we in terms of spamming now?

Mr. Leduc: According to Spamhaus, as little as a week ago, we were seventh in spam originating countries.

Senator Johnson: Will other countries that do not have legislation now bring it in?

Mr. Leduc: There are a few countries left. We are one of only three OECD countries left without this legislation, and the last in the G8.

Senator Johnson: Thank you. It is a good thing we are moving ahead.

The Chair: I will use my privilege as chair and ask a question. Mostly I will make a comment.

Mme DiFrancesco : Le financement a été approuvé, et on attend qu'il reçoive la sanction royale.

Le sénateur Johnson : Pourquoi a-t-on choisi le CRTC comme organisme de surveillance alors que le Bureau de la concurrence possède déjà les compétences requises pour mener des enquêtes?

Mme DiFrancesco : Le Bureau de la concurrence assumera également de nouvelles responsabilités dans le cadre de cette mesure législative. Ils seront chargés de déceler les infractions ayant trait à des pratiques commerciales mensongères. Le CRTC est notre organisme de réglementation dans le domaine des télécommunications, et ses équivalents à l'échelle mondiale sont également chargés de responsabilités d'un genre semblable. Nous pensons que le fait d'employer le CRTC comme principal organisme d'application de la loi favorisera la coopération internationale, et nous imitons ainsi la façon dont les autres pays ont abordé ce genre de mesures législatives.

Le sénateur Johnson : Comment les autres pays ont-ils géré cette situation? Aviez-vous un modèle à suivre?

André Leduc, conseiller en politiques, Politique sur le commerce électronique, Industrie Canada : Nous avons suivi le modèle australien du moins en ce qui a trait aux dispositions antipourriels. On le considère comme une pratique exemplaire à l'échelle internationale. Nous avons parlé à nos homologues au sein du gouvernement australien et de la direction australienne des communications et des médias. Nous avons tiré des leçons de leur expérience, et nous avons comblé les lacunes qui pouvaient exister dans leur mesure législative. En choisissant ses ressources, le CRTC a imité les pratiques adoptées en Australie.

Pour répondre plus amplement à la question que le sénateur Oliver a posée plus tôt, on a observé une diminution notable des pourriels produits en Australie littéralement le jour suivant l'entrée en vigueur de la mesure législative australienne. L'Australie comptait parmi les 10 premiers pays producteurs de pourriels, puis il est passé au 17^e rang. Maintenant, il ne fait plus partie des 20 premiers pays producteurs de pourriels. Nous espérons que notre mesure législative aura le même effet.

Le sénateur Johnson : Où en sommes-nous à l'heure actuelle en matière de pollupostage?

M. Leduc : Selon l'organisme Spamhaus, il y a à peine une semaine, le Canada se classait au 7^e rang des pays producteurs de pourriels.

Le sénateur Johnson : Les autres pays qui n'ont pas encore adopté de mesure législative en présenteront-ils?

M. Leduc : Il ne reste plus beaucoup de pays. Nous sommes l'un des trois pays membres de l'OCDE et le dernier pays du G8 à ne pas avoir une mesure législative de ce genre.

Le sénateur Johnson : Merci. Il est bon que nous allions de l'avant.

Le président : Je vais user d'un des privilèges accordés aux présidents pour poser une question. Je vais surtout faire une observation.

I will support the bill. I think it is long overdue, and I encourage everyone who has worked on it — Senator Oliver has brought in private members' bills over the years to put pressure on the government to act, and I want to congratulate him for that.

At this committee a few years ago — I think Senator Johnson and Senator Mercer were there — we had a do not call list that was developed and sent over to the CRTC: Let us trust the CRTC, they know everything. It did not turn out as successful as we hoped because we gave telemarketers a tool for collecting more names. When people registered by saying, "I do not want to be called," people would say, "That is a nice list; let us call them."

[Translation]

My scepticism towards the CRTC is well-known; that is what makes me sort of doubt the effectiveness of the bill. But, as I told you, I support the bill and I think it has been long overdue. But I would still like to know how we are going to use the lessons learned from the "do not call" experience to make sure that the co-operation between the CRTC, Industry Canada and the Competition Bureau does not end up creating a monster, and that we are actually doing something that corresponds to the objective of the bill and not the objective of those who are in the habit of circumventing laws.

Mr. Leduc: First, Industry Canada has powers entrenched in the bill and can ask the CRTC not only what they do with the money, but also how many investigations they carry out each year and how they will pursue those who break the law. The "do not call" approach and the approach of this bill are completely different. The "do not call" approach can be described as an "opt-out" list; people get on a list to say "I don't want to receive any more calls." In this case, there is no list. Every Canadian will be automatically on the list, so there is no need for a list. This is about getting the express or implied consent of Canadians to send them e-mails or messages, and the companies or people who send those messages need to have proof of that. In addition, the CRTC has funds and, as a result, its investigative powers are completely different from those in the "do not call" approach.

Also, we have learned our lessons from our international counterparts, like Australia, New Zealand, Japan, Korea and so on, and we are forming partnerships. As you know, most of our investigations will be international in scope.

We must partner with our international counterparts. The bill has the right tools for the CRTC, the Competition Bureau and the Privacy Commissioner to be able to get their counterparts involved and to make arrangements to conduct investigations internationally.

The Chair: Thank you, Mr. Leduc.

J'appuierai le projet de loi. Je pense qu'il aurait dû être présenté il y a très longtemps, et je rends hommage à tous ceux qui y ont contribué — au fil des ans, le sénateur Oliver a présenté des projets de loi d'initiative parlementaire pour pousser le gouvernement à agir, et je tiens à l'en féliciter.

Il y a quelques années — je pense que les sénateurs Johnson et Mercer étaient là à cette époque —, le comité a élaboré la liste nationale des numéros de télécommunication exclus et l'a confiée au CRTC. Nous avons décidé de faire confiance au CRTC en raison de son omniscience. Toutefois, les choses ne se sont pas déroulées aussi bien que nous l'avions espéré, parce que nous avons donné aux télévendeurs un outil qui leur permet de collecter un plus grand nombre de noms. Pendant que les gens s'inscrivaient en indiquant qu'ils ne voulaient pas être appelés les télévendeurs se disaient : « Quelle belle liste; appelons ces gens. »

[Français]

Mon scepticisme vis-à-vis du CRTC est reconnu; c'est le côté qui me fait craindre un peu la bonne volonté du projet de loi. Mais, comme je vous le disais, j'appuie le projet de loi, je pense que c'était dû. J'aimerais tout de même savoir comment nous avons appris de l'expérience de *do not call* pour être certains que la relation entre le CRTC, Industrie Canada et le Bureau de la concurrence ne mène pas à créer un monstre, et qu'on fasse vraiment quelque chose qui vise l'objectif du projet de loi et non l'objectif de ceux qui ont l'habitude de contourner les lois.

M. Leduc : Premièrement, Industrie Canada a des pouvoirs inclus dans le projet de loi, comme celui de demander au CRTC non seulement ce qu'ils font avec l'argent, mais combien d'enquêtes ils vont mener chaque année et comment ils vont poursuivre ceux qui sont en violation de cette loi. L'approche « *do not call* » et l'approche de ce projet de loi sont complètement différentes. L'approche « *do not call* » se décrit comme une liste d'exclusion « *opt out* »; les gens s'inscrivent sur une liste pour dire « je ne veux plus recevoir d'appel ». Dans le cas présent, il n'y a plus de liste. Tous les Canadiens seront par défaut sur la liste, donc il n'y a pas besoin de liste. Il faut un consentement, exprès ou implicite, pour envoyer des courriels ou des messages aux Canadiens, et la preuve est à la charge des entreprises ou personnes qui font l'envoi de ces messages. De plus, le CRTC ayant des fonds, il a des pouvoirs d'enquête complètement différents de ceux impliqués dans l'approche « *do not call* ».

De plus, nous avons appris nos leçons de nos contreparties au niveau international, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon, la Corée et cetera, et nous développons des partenariats. Comme vous le savez, la plupart des enquêtes que nous allons entreprendre vont nous mener à l'international.

Il faut établir des partenariats avec nos contreparties à l'échelle internationale. Le projet de loi contient les outils nécessaires afin que le CRTC, le Bureau de la concurrence et le Commissaire à la protection de la vie privée aient les pouvoirs d'engager leurs contreparties et de faire des arrangements en vue de procéder à des enquêtes à l'échelle l'internationale.

Le président : Merci, monsieur Leduc.

[English]

Senator Martin: You have answered some of the questions I wanted to ask. I am curious about the reintroduction of this bill and the amendments that were made to assure industry that the online marketplace will be encouraged versus discouraged with the added enforcement and safeguards. What have you heard from industry, and what are some of the changes that were made?

Ms. DiFrancesco: We have had a lot of positive feedback from industry concerning the bill as it now stands. As a result of the study at the House of Commons committee and through amendments that were made when the bill was reintroduced, we have taken steps to ensure that the bill protects the online marketplace but does not inhibit legitimate business.

As I indicated in my opening remarks, we heard from industry that there were concerns about the language in clause 82(3). It initially talked about not being able to access unauthorized information. There was concern that that language was too broad, so we have amended that to change the word "unauthorized" to "in contravention of an act of Parliament," which makes it clear that information that is available on the public Internet is accessible and that information contained on a person's own PC or on a personal internet is protected. That is an important amendment.

We have also done a number of things to ensure that ongoing business relationships can continue. The legislation provides a definition of an existing business relationship as well as an existing non-business relationship to ensure that the legislation facilitates electronic commerce to the extent possible while targeting harmful and malicious activities.

Senator Martin: I assume that over the course of developing the regulations, industry will be consulted on an ongoing basis, as it has been up to this point.

Ms. DiFrancesco: Yes: The regulations will be published in the *Canada Gazette* for a 60-day consultation period, and we will seek the views of stakeholders in a manner consistent with the way in which the legislation was developed.

Senator Martin: Three agencies will enforce the provisions of this act, and you mentioned a spam reporting centre. Will you speak a little about the centre?

Ms. DiFrancesco: Once the bill has received Royal Assent, Industry Canada will establish a spam reporting centre that is intended to be a national clearing house or repository of information related to spam. We anticipate that the spam reporting centre will be housed somewhat at arm's length from government, so not within Industry Canada. Rather, it will be an external body that will work closely with the Internet service providers and receive complaints from Canadian citizens about spam and some of the most malicious ongoing threats.

[Traduction]

Le sénateur Martin : Vous avez répondu à certaines des questions que je voulais poser. Je suis curieuse à propos de la nouvelle présentation de ce projet de loi et des modifications qui ont été apportées pour convaincre l'industrie que les mesures d'application et de sauvegarde supplémentaires encourageraient les consommateurs à faire des achats en ligne, plutôt que de les en dissuader. Que vous a dit l'industrie, et quels sont certains des changements qui ont été apportés au projet de loi?

Mme DiFrancesco : Nous avons reçu beaucoup de commentaires positifs de la part de l'industrie à propos de la forme actuelle du projet de loi. Grâce à l'étude menée par le comité de la Chambre des communes et aux modifications qui ont été apportées au projet de loi avant de le présenter de nouveau, nous avons pris des mesures pour nous assurer que le projet de loi protège le marché en ligne sans entraver les activités commerciales légitimes.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, l'industrie avait des préoccupations au sujet de la terminologie utilisée au paragraphe 82(3). Au départ, il énonçait l'impossibilité d'accéder à des renseignements sans autorisation. Étant donné qu'on craignait que les termes employés soient trop généraux, nous avons remplacé « sans autorisation » par « en contravention d'une loi fédérale »; ainsi, on précise clairement que les renseignements publics sur Internet sont accessibles et que les renseignements que contiennent l'ordinateur personnel d'une personne ou un site Internet personnel sont protégés. C'est un amendement important.

Nous avons également fait en sorte d'assurer la continuité des relations d'affaires. Dans la mesure législative, on trouve une définition des relations d'affaires et des relations privées préexistantes pour faire en sorte que la mesure législative facilite le plus possible le commerce électronique tout en ciblant les activités nuisibles et malveillantes.

Le sénateur Martin : Je suppose que pendant l'élaboration des règlements, on consultera l'industrie de façon continue comme on l'a fait jusqu'à maintenant.

Mme DiFrancesco : Oui. Les règlements seront publiés dans la *Gazette du Canada* pour une période de consultation de 60 jours, et nous demanderons l'avis des parties intéressées de manière à respecter la façon dont la mesure législative a été élaborée.

Le sénateur Martin : Trois organismes appliqueront les dispositions de la loi, et vous avez parlé d'un centre de signalement des pourriels. Pourriez-vous parler un peu de ce centre?

Mme DiFrancesco : Une fois que le projet de loi aura reçu la sanction royale, Industrie Canada créera un centre de signalement des pourriels qui devrait être un centre de renseignements national ou un service de renseignements sur les pourriels. Nous nous attendons à ce que ce centre soit indépendant du gouvernement en quelque sorte, donc il ne fera pas partie d'Industrie Canada. Ce sera plutôt un organisme externe qui collaborera étroitement avec les fournisseurs d'accès Internet et qui recevra des plaintes de citoyens canadiens sur les pourriels et les menaces les plus malveillantes.

The role of the reporting centre will be to provide information to support the three enforcement agencies in their roles in terms of investigation, and also to facilitate public awareness and help Canadians understand that everyone has a role in protecting their personal information online. Understanding what the threats are and how to protect oneself are important elements of this legislation.

Senator Martin: What plans are there for educating the public on this new centre and the services that it will provide?

Ms. DiFrancesco: There are plans through the spam reporting centre. We are also working closely with the Office of Consumer Affairs to establish a website that will provide information on the legislation as well as information on how consumers, and Canadians in general, can protect themselves online.

Senator Martin: Thank you. I support this bill.

Senator Mercer: Thank you, witnesses, for being here this morning.

It seems that we are developing quite an industry here. I believe you said that there will be 20 new people conducting investigations at the CRTC. You did not mention the number that might be employed at the Competition Bureau, and perhaps you can tell me that number. In addition, we will have this spam reporting centre, which obviously will require staffing and support.

How many people will the government need to hire in these other two areas?

Ms. DiFrancesco: We anticipate that the Competition Bureau will hire up to 20 new investigators and that the spam reporting centre will need 10 to 12 individuals. It will depend on the service that the spam reporting centre provides, but their role is to gather data. The centre will need specialized software that will enable them to collect millions of reports.

As I am sure everyone is aware, despite the nuisance that spam is in an inbox, Internet service providers are successful in filtering out a lot of spam. Millions of pieces of data or reports will be available to this agency potentially, and we anticipate a highly sophisticated analytical capacity within the centre to track trends and provide case studies and information to the enforcement agency. It is much more technology-intensive than people-intensive, so technology will be a key investment element of creating the spam reporting centre.

Senator Mercer: The 52 new jobs that will be created will be a significant cost. It will be interesting to review this situation in a couple of years to see if there are only 52 people.

Some of us feel that there have been difficulties with the CRTC in the past. The chair mentioned the do not call list, which was a big problem when it started. The CRTC has a reputation of

Le centre de signalement des pourriels aura le rôle de fournir des renseignements pour soutenir les trois organismes d'exécution dans leurs enquêtes, et également de sensibiliser la population et de faire comprendre aux Canadiens que tout le monde a un rôle à jouer dans la protection des renseignements personnels en ligne. Comprendre les menaces et la façon de se protéger sont des éléments importants de ce projet de loi.

Le sénateur Martin : Quels sont les plans pour informer la population de l'existence de ce nouveau centre et des services qu'on y offrira?

Mme DiFrancesco : Le centre de signalement des pourriels s'en occupera. De plus, nous collaborons étroitement avec le Bureau de la consommation pour créer un site Web qui fournira des renseignements sur la loi et sur la façon dont les consommateurs, et les Canadiens en général, peuvent se protéger en ligne.

Le sénateur Martin : Merci. J'appuie le projet de loi.

Le sénateur Mercer : Je remercie les témoins de leur présence ce matin.

Il semble que nous créons toute une industrie. Je crois vous avoir entendu dire que 20 autres personnes effectueront des enquêtes au CRTC. Vous n'avez pas mentionné le nombre de personnes qui pourraient être embauchées au Bureau de la concurrence, et vous pourriez peut-être me dire combien il y en aura. De plus, nous aurons le centre de signalement des pourriels où, de toute évidence, on aura besoin de personnel et de soutien.

Combien de personnes le gouvernement embauchera-t-il dans ces deux autres secteurs?

Mme DiFrancesco : Nous nous attendons à ce que le Bureau de la concurrence embauche jusqu'à 20 nouveaux enquêteurs et à ce que le centre de signalement des pourriels nécessite l'embauche de 10 à 12 personnes. Tout dépendra du service que le centre de signalement des pourriels fournira, mais le rôle de ces gens est de recueillir des données. Le centre aura besoin de logiciels spécialisés qui lui permettront de recueillir des millions de rapports.

Je suis certaine que tout le monde sait que, malgré les désagréments que la présence de pourriels cause dans une boîte de courrier électronique, les fournisseurs d'accès Internet réussissent à éliminer beaucoup de pourriels. Il se peut que des millions de renseignements ou de rapports soient accessibles à cet organisme, et nous nous attendons à ce qu'il y ait une capacité analytique très sophistiquée au centre pour suivre les tendances et fournir des études de cas et des renseignements à l'organisme d'exécution. Comme on se concentre beaucoup plus sur la technologie que sur les gens, la technologie sera un élément d'investissement clé dans la création du centre de signalement des pourriels.

Le sénateur Mercer : Les 52 nouveaux emplois qui seront créés représenteront des coûts importants. Il sera intéressant d'analyser la situation dans quelques années pour voir s'il n'y a que 52 personnes.

Certains d'entre nous ont l'impression qu'il y a eu des problèmes avec le CRTC dans le passé. Le président a parlé de la liste d'exclusion qui a été tout un casse-tête à ses débuts. Le

turning small mistakes in legislation into nightmares, and becoming a policy-maker as opposed to a regulator or administrator of legislation.

We will probably give this bill Royal Assent this week, and it will be implemented within six months with regulations. Do we have a schedule to review whether the legislation has worked and whether the players — the CRTC, the Competition Bureau and the spam reporting centre — are working to the capacity we are hoping for?

Ms. DiFrancesco: There are two important oversight mechanisms built into the legislation. The first is the three-year legislative review of the act. There will be a parliamentary review in three years to look at how the act and the enforcement agencies responsible for the violations contained in the act are performing.

Second, Industry Canada, and more specifically my branch, also has a responsibility in terms of coordinating the work of this initiative. We want to ensure that the three enforcement agencies are working together and with their international counterparts. Industry Canada will play an oversight role in ensuring that the coordination is available and will be responsible to report back to central agencies on the success of the initiative.

Senator Mercer: I expect that one reason for the three-year review is that there will be technology in 2013 that has not been developed yet, as this industry changes so quickly. Who will monitor the technological advances that we have not anticipated?

Ms. DiFrancesco: The three-year review will be useful in looking at emerging threats and technologies. We have taken a lot of care to make this legislation as technology-neutral as possible in order that it can deal with emerging trends.

We anticipate that the spam reporting centre will also play an important role in looking at the trends and emerging threats, and being able to provide that information back to policy-makers and Parliament in the context of that three-year review.

The Chair: Senators, we have another witness coming in at ten o'clock. Do senators have any further questions for these witnesses?

[Translation]

I would like to thank the witnesses, Ms. DiFrancesco, Mr. Leduc and Mr. Palmer.

[English]

Thank you for your presentation.

The committee is studying "An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the

CRTC a la réputation de transformer des petites erreurs dans la loi en cauchemar, et de devenir un décideur plutôt qu'être un organisme de réglementation ou un administrateur de la loi.

On accordera probablement la sanction royale au projet de loi cette semaine, et il sera mis en œuvre d'ici six mois avec les règlements. Avons-nous un échéancier pour examiner si la mesure législative a fonctionné et si les acteurs — le CRTC, le Bureau de la concurrence et le centre de signalement des pourriels — travaillent comme nous l'espérons?

Mme DiFrancesco : Deux mécanismes de contrôle importants sont prévus dans la mesure législative. Tout d'abord, une révision de la loi aura lieu après trois ans. Il y aura un examen parlementaire dans trois ans pour évaluer la loi et le rendement des organismes d'exécution chargés des infractions à la loi.

Ensuite, Industrie Canada, et pour être plus précise, ma direction générale, a la responsabilité de coordonner le travail lié à cette initiative. Nous voulons nous assurer que les trois organismes d'exécution travaillent ensemble et qu'ils collaborent avec leurs partenaires internationaux. Industrie Canada jouera un rôle de surveillance en s'assurant que la coordination est possible et il aura la responsabilité de faire rapport aux organismes centraux sur le succès de l'initiative.

Le sénateur Mercer : Je suppose que l'une des raisons qui explique la tenue de l'examen après trois ans, c'est que puisque l'industrie change si rapidement, on aura développé de nouvelles technologies en 2013. Qui surveillera les avancées technologiques que nous n'avons pas prévues?

Mme DiFrancesco : L'examen après trois ans sera utile pour évaluer les menaces et les technologies émergentes. Nous avons pris soin de rendre la mesure législative la plus neutre possible du point de vue technologique pour qu'elle puisse s'appliquer aux tendances émergentes.

Nous nous attendons à ce que le centre de signalement des pourriels joue également un rôle important dans l'évaluation des tendances et des menaces émergentes, et qu'il soit en mesure de fournir les renseignements à ce sujet aux décideurs et au Parlement dans le cadre de l'examen après trois ans.

Le président : Chers collègues, un autre témoin se présentera à 10 heures. Avez-vous d'autres questions à poser aux témoins?

[Français]

J'aimerais remercier les témoins, Mme DiFrancesco, M. Leduc et M. Palmer.

[Traduction]

Merci de votre exposé.

Le comité étudie la « Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications

Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.” That is the short title. The other short title is the Anti-spam Bill.

[Translation]

Mr. Courtois is from the Information Technology Association of Canada. Mr. Courtois, the floor is yours. We will then move on to questions till 10:30 a.m.

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer, Information Technology Association of Canada: Mr. Chair, I will start off by explaining briefly what our association is all about. We are the national association of the Canadian information and communication technologies industry.

That means that we focus on technologies that cover a large spectrum, including computers, software, information technology management services, microprocessors, as well as Internet access services and Internet transaction and commerce services.

[English]

Our industry represents the people who supply what is needed to make the Internet work and allow e-commerce to function; we are in contact with the users who make use of these technologies. Also, our members are heavy users of e-commerce themselves because the world is moving more and more to the sale of products through the Internet, which includes software and other products of our industry.

We appear before you this morning to say we support the passage of this bill. I, personally, was a member of the task force that produced its report in 2005 recommending such a bill. At that time, we had clear ideas of where we would go in the area of spam, and had other legislation around the world to look at. We also recommended that the bill cover malware and other forms of intrusion into computers where there was much less legislative precedent around the world.

The task force at that time represented not only the technology people and people who were conversant with spam but also the academic world, as well as consumers and businesses that made use of commerce through the Internet.

As a group, we recommended an opt-in approach, which is reflected in this bill. In other words, users do not have to say no if they do not want something. In principle, they will receive commercial communications only if they have either explicitly consented to it or, as it turns out in the bill, they have developed a number of specific provisions that recognize the normal commercial circumstances where they would expect to receive communication.

You will not be surprised that we as an industry are interested in a digital economy strategy and in Canada's leadership in the digital economy. We are interested both as suppliers and users in promoting the development of digital commerce. We think this

canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications ». C'est le titre abrégé. L'autre titre abrégé, c'est le projet de loi anti-pourriel.

[Français]

M. Courtois représente l'Association canadienne de la technologie de l'information. Monsieur Courtois, la parole est à vous. Ensuite nous passerons aux questions jusqu'à 10 h 30.

Bernard Courtois, président et directeur général, Association canadienne de la technologie de l'information : Monsieur le président, je vais commencer par expliquer un peu ce qu'est notre association. Nous sommes l'Association nationale de l'industrie des communications et des technologies de l'information au Canada.

Cela signifie que nous nous concentrons sur ces technologies qui englobent un vaste attirail, qui comprend les ordinateurs, les logiciels, les services de gestion des technologies de l'information, les microprocesseurs et également les services d'accès Internet ainsi que les services de transactions et de commerce sur Internet.

[Traduction]

Notre industrie représente les gens qui fournissent ce qui est nécessaire pour faire fonctionner Internet et rendre le commerce électronique possible; nous communiquons avec les utilisateurs de ces technologies. De plus, nos membres utilisent énormément le commerce électronique, car on vend de plus en plus de produits en ayant recours à Internet dans le monde, dont des logiciels et d'autres produits de notre industrie.

Nous comparaissons devant vous ce matin pour dire que nous appuyons l'adoption du projet de loi. Je faisais partie du groupe de travail qui a produit un rapport en 2005 pour recommander un projet de loi comme celui-là. À ce moment-là nous savions clairement ce que nous voulions pour ce qui est des pourriels, et nous avions d'autres mesures législatives dans le monde que nous pouvions examiner. Nous avons également recommandé que le projet de loi couvre les logiciels malveillants et d'autres formes d'éléments intrusifs pour lesquels il y avait moins d'exemples de loi à l'étranger.

À cette époque, le groupe de travail représentait non seulement les gens du domaine de la technologie et les gens qui connaissaient bien les pourriels, mais également le monde universitaire, ainsi que les consommateurs et les entreprises qui avaient recours au commerce sur Internet.

En tant que groupe, nous avons recommandé une approche fondée sur le consentement qui se reflète dans le projet de loi. En d'autres mots, les utilisateurs n'ont pas à dire non s'ils ne veulent pas quelque chose. En principe, ils ne recevront des communications commerciales que s'ils y ont consenti explicitement ou, comme dans le projet de loi, si l'on a établi un certain nombre de dispositions dans lesquelles on reconnaît les circonstances normales où ils s'attendent à recevoir des communications commerciales.

Vous ne serez pas surpris d'apprendre qu'en tant qu'industrie, nous nous intéressons à la stratégie d'économie numérique et au leadership du Canada en matière d'économie numérique. En tant que fournisseurs et utilisateurs, nous voulons faire la promotion

legislation serves that purpose; it is extremely important, in our view, to keep fighting activities that can undermine the legitimate commercial use of the Internet and digital technologies.

At the same time, a lot of work has been done on the bill to work out all the reasonable circumstances where one would expect a person to accept and be comfortable with receiving commercial electronic communications, as well as the numerous circumstances where downloads take place on a computer in a manner entirely in the customer's interest and that the customer expects to occur without having to give explicit consent every time.

A lot of work has been done on the bill to ensure that it maintains the principles of protecting the public and instilling confidence while, at the same time, allowing the normal, reasonable commercial circumstances that everyone accepts to continue to take place.

Those are my opening comments and they are simply to say, we support passage of the bill and we think it will contribute to the development of the digital economy.

Senator Mercer: Thank you for coming. Some of us expressed to the previous panel concerns about the continued growth of the power of the CRTC in terms of the industry. Do you have any such concerns?

Mr. Courtois: We are normally more concerned about the encroachment of regulation on economic terms and letting the marketplace work, particularly in an industry that is as dynamic as ours. Here we are talking about catching the bad guys and punishing them. To us, this is like having police fight crime. We were under-equipped as a nation in that area, and in this case, we support those powers.

Senator Mercer: There will now be three different groups. There were two regulators, CRTC and the Competition Bureau, and now the Spam Reporting Centre. Regulation has grown significantly.

Do you see the Spam Reporting Centre as an opportunity for your association to participate in that centre's development to help clean up the industry? I am not suggesting that it is the fault of your industry, but it is through your technology that these problems have arisen.

Mr. Courtois: Yes. One approach could have been to create a huge bureaucracy to cover a whole range of things. We, as business, supported the idea of figuring out which jurisdiction belongs in which place, and leave regulation there as an add-on to what they are doing now rather than create a new entity.

In terms of the CRTC, they weighed in where their normal powers are most appropriate. The same thing happened with the Competition Bureau. The Spam Reporting Centre is a problem area that requires the sharing and accumulation of knowledge and cooperation, both on the international level and the domestic level.

du développement du commerce électronique. Nous pensons que le projet de loi y joue un rôle; à notre avis, il est extrêmement important de lutter contre des activités qui peuvent miner l'utilisation légitime d'Internet à des fins commerciales et des technologies numériques.

En même temps, dans le cadre du projet de loi, beaucoup de travail a été accompli pour tenir compte de toutes les circonstances raisonnables où l'on s'attend à ce qu'une personne accepte et soit à l'aise de recevoir des communications électroniques commerciales, et des nombreuses circonstances où les téléchargements se font sur un ordinateur tout à fait dans l'intérêt du consommateur et où le consommateur s'attend à ce que cela se fasse sans qu'il doive donner son consentement chaque fois.

Dans le cadre du projet de loi, beaucoup de travail a été accompli pour faire en sorte qu'il conserve les principes de la protection du public et qu'il donne confiance tout en permettant aux activités commerciales normales et raisonnables que tout le monde accepte de se poursuivre.

C'était ma déclaration préliminaire, et je veux simplement dire que nous appuyons l'adoption du projet de loi et qu'à notre avis, il contribuera au développement de l'économie numérique.

Le sénateur Mercer : Merci de votre présence. Certains d'entre nous ont fait part de leurs préoccupations au groupe de témoins précédent concernant le pouvoir grandissant du CRTC dans l'industrie. Avez-vous de telles préoccupations?

M. Courtois : Normalement, nous nous préoccupons davantage de l'empiètement des règlements sur les considérations économiques et du fait de laisser fonctionner le marché, surtout dans une industrie aussi dynamique que la nôtre. Nous voilà en train de parler d'attraper et de punir les méchants. Nous comparons cela à un policier qui lutte contre le crime. En tant que nation, nous étions mal équipés dans le domaine, et dans ce cas, nous appuyons ces pouvoirs.

Le sénateur Mercer : Il y aura maintenant trois différents groupes. Auparavant, nous avions deux organismes de réglementation, le CRTC et le Bureau de la concurrence, et maintenant, il y aura le centre de signalement des pourriels. Le nombre de règlements s'est beaucoup accru.

Voyez-vous dans le centre de signalement des pourriels une possibilité pour votre association de participer au développement de ce centre afin de faire le ménage dans l'industrie? Je ne suppose pas que c'est la faute de votre industrie, mais ces problèmes sont apparus avec votre technologie.

M. Courtois : Oui. On aurait pu créer une énorme bureaucratie pour couvrir tout un ensemble d'éléments. En tant que gens d'affaires, nous avons appuyé l'idée de déterminer qui s'occupe de quoi et de les laisser bonifier la réglementation en place, au lieu de créer une nouvelle entité.

En ce qui concerne le CRTC, ils ont déterminé où leurs pouvoirs habituels sont les plus adéquats. La même chose s'est produite avec le Bureau de la concurrence. Le centre de signalement des pourriels est un endroit où l'on signale des problèmes qui requiert le partage et l'accumulation de connaissances et la coopération, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle mondiale.

When we started work on the Task Force on Spam, the industry of people who connect people to the Internet, came together. Their security people came together and they have made great strides in shutting out more than 90 per cent of the spam and malware. However, that is through collaboration and trying to find out where the trouble is coming from and what reactions they can take industry-wide to address an emerging problem.

It is good that the government will have a centre where information is being accumulated and people can go to one place; where the experts can then discuss how to address the evolution of the problem.

Senator Mercer: This was developed without government involvement, so everything was timely.

Mr. Courtois: What developed without government involvement was companies sharing what they could do amongst themselves in terms of security. They all agreed there was a lack of a central place where the information and expertise could be brought together.

The Chair: I have a short question.

[Translation]

Given how long it has been taking to pass this legislation, do you think that there is a mechanism within the legislative process that can keep up with technological advancements and the people using the technology? We know that in two or three years, people will find other ways to get around the law.

After reviewing the bill and with your participation and the participation of your members in this process to make sure we are not falling behind, we feel we have made progress and we have caught up with the best countries in the world, but is there a mechanism through which we can be reassured that our surveillance will be modernized in the next few years?

Mr. Courtois: There are mechanisms in place precisely for monitoring and for gathering information, but the best way to do so is by designing the bill so that it is neutral in terms of technology and it can adapt to new tactics. And there are two ways to do that. First, we need to use an approach based on principle and provide for an evolution through regulations in some places rather than through legislative amendments, and then we can review the legislation afterwards.

There appears to be no change in the way the current digital and technological world is advancing. Things have happened since the bill was introduced. There have been many advancements. And presently, the evolution is happening in networks that are a bit more closed than the web. Will that allow us to better control the problems? Many things are being transferred wirelessly, where the ability to control used to be better.

All I can say is that the mechanisms in this bill seem capable of adapting to the advancements we are currently experiencing, and we can often anticipate developments one year or two ahead of time.

Lorsque nous avons commencé à travailler dans le groupe de travail sur le pourriel, les membres de l'industrie qui offrent les services de branchement à Internet se sont réunis. Les gens du secteur de la sécurité se sont réunis et ils ont fait d'énormes progrès en bloquant plus de 90 p. 100 des pourriels et des logiciels malveillants. Toutefois, c'est parce qu'on a collaboré et qu'on a tenté de découvrir l'origine du problème et d'obtenir les solutions de l'ensemble de l'industrie pour remédier à un problème émergent.

C'est bien que le gouvernement ait un centre où l'on accumule des renseignements et où les gens peuvent s'adresser : un endroit où les spécialistes peuvent ensuite discuter de la façon d'examiner l'évolution du problème.

Le sénateur Mercer : Cela s'est fait sans la participation du gouvernement, donc tout s'est fait au bon moment.

M. Courtois : Ce que des entreprises ont fait sans la participation du gouvernement, c'est qu'elles ont discuté de ce qu'elles pourraient faire ensemble en matière de sécurité. Elles ont toutes convenu qu'il manquait un lieu central où l'on pouvait réunir les renseignements et les connaissances spécialisées.

Le président : J'ai une question brève.

[Français]

Vu le temps pris pour adopter cette législation, trouvez-vous qu'il y a, à l'intérieur du processus législatif, un mécanisme qui se fait, avec les progrès technologiques, au niveau des gens sur le marché? On sait que dans 2 ou 3 ans, des gens auront trouvé d'autres façons de contourner la loi.

Le processus de révision du projet de loi, votre participation, vous et vos membres, à ce processus afin de vous assurer de ne pas prendre de retard, on pense avoir progressé, on pense avoir rattrapé les meilleurs pays au monde, mais y a-t-il un mécanisme par lequel on peut être assuré que notre force de surveillance se modernise au cours des prochaines années?

M. Courtois : Il y a les mécanismes en place justement pour la surveillance et pour accumuler l'information, mais la meilleure façon de le faire, c'est de concevoir le projet de loi de façon à ce qu'il soit neutre sur le plan technologique et qu'il puisse s'accommoder de nouvelles tactiques. Et il y a deux façons pour le faire. D'abord, en prenant une approche de principe et aussi en prévoyant à quelques endroits une évolution par voie de règlement plutôt que par modification législative, et après cela, faire une révision de la législation.

Les évolutions actuelles du monde numérique et technologique ne semblent pas changer. Des choses sont arrivées depuis que le projet de loi a été déposé. Il y a eu beaucoup d'évolutions. Et en ce moment, les évolutions se font plutôt vers des réseaux un peu plus fermés que le web. Est-ce que cela nous permettra de mieux contrôler les problèmes? Il y a beaucoup de choses qui se transfèrent sur le monde du sans-fil où, normalement, il y avait une meilleure capacité de contrôle.

Tout ce que je peux dire, c'est que les mécanismes qui sont dans ce projet ont l'air capables de s'accommoder des évolutions qu'on voit maintenant, et on voit souvent venir les évolutions un an ou deux à l'avance.

[English]

Senator Cochrane: A good deal of spam originates outside of Canada. Given that fact, do you think Bill C-28 will be effective, or is Canada dependent on how other countries where spam originates prosecute their offenders?

Mr. Courtois: It is a bit of both. Spam is bounced around the world, so where it originates from can be routed through former Soviet Bloc countries to Asia, back to Europe, Canada and the U.S., and back and forth. As it turns out, we have been told that there are substantial spammers that reside in Canada. They need a country that has good broadband access and advanced computer capabilities, and from there, those capabilities can serve fraudsters based anywhere in the world.

Spam is a problem around the world. It is a problem that requires cooperation, but one that requires advanced countries like ours to have their own spam legislation to be able to catch and deal with those people who are on our territory.

The Chair: Mr. Courtois and Mr. Glauser, thank you very much for your presence today.

I remind people who are watching on television that the committee is studying Bill C-28, the long title is long. I will repeat it in a few minutes, but the bill is anti-spam legislation.

If it is agreed, the committee will proceed to the clause-by-clause consideration of Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Is it agreeable to the committee to group clauses according to different parts of the legislation?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Une grande partie des pourriels viennent de l'extérieur du Canada. Étant donné que c'est le cas, pensez-vous que le projet de loi C-28 sera efficace, ou que le Canada dépend de la façon dont d'autres pays d'où viennent les pourriels poursuivent les contrevenants?

M. Courtois : C'est un mélange des deux. Comme les pourriels sont envoyés partout dans le monde, ils peuvent être envoyés à partir de leur lieu d'origine vers l'Asie, en passant par les anciens pays du bloc soviétique, pour ensuite être envoyés en Europe, au Canada et aux États-Unis, et passer ainsi d'un pays à l'autre. En fait, on nous a dit qu'un nombre important de polluposteurs se trouvent au Canada. Ils ont besoin d'un pays doté d'un bon accès à large bande et de capacités informatiques avancées, et à partir de là, ces capacités peuvent être utiles aux fraudeurs de n'importe quel endroit dans le monde.

Les pourriels constituent un problème mondial. C'est un problème qui nécessite la coopération de tous les pays, mais qui exige de la part des pays industrialisés comme le nôtre d'avoir une loi anti-pourriel afin de pouvoir attraper ces gens qui se trouvent sur notre territoire et de régler leur cas.

Le président : Monsieur Courtois et monsieur Glauser, je vous remercie beaucoup de votre présence aujourd'hui.

Je rappelle aux gens qui nous regardent à la télévision que le comité étudie le projet de loi C-28, le titre intégral est long. Je vais le répéter dans quelques minutes, mais c'est le projet de loi anti-pourriel.

Si tout le monde est d'accord, le comité commencera l'étude article par article du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

L'étude du titre est-elle retardée?

Des voix : D'accord.

Le président : Le comité est-il d'accord pour grouper les articles selon les différentes parties du projet de loi lorsque c'est approprié?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 6 to 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

The Chair: Shall clauses 15 and 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clauses 17 and 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

[English]

Clause 19 was lost in translation. I will stick to one page at a time. Coming back to clause 19, is it carried?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 22 and 23 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 24 to 26 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 27 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 28 and 29 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 30 to 33 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 34 to 40 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 41 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 42 to 46 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 47 to 49 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 6 à 13 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

[Français]

Les articles 15 et 16 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

Les articles 17 et 18 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

[Traduction]

L'article 19 nous a échappé. Je vais lire une page à la fois. Pour en revenir à l'article 19, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 20 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 21 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 22 et 23 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 24 à 26 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 27 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 28 et 29 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 30 à 33 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 34 à 40 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 41 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 42 à 46 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 47 à 49 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

The Chair: Shall clauses 50 and 51 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 52 to 55 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 56 to 61 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

Shall clauses 62 to 65 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clauses 66 and 67 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 68 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 69 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clauses 70 to 81 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clauses 82 to 87 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clauses 88 to 90 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 91 carry?

Carried.

[English]

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill carry without amendments?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall I report the bill to the Senate?

Le président : Les articles 50 et 51 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 52 à 55 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 56 à 61 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

[Français]

Le président : Les articles 62 à 65 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

Les articles 66 et 67 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

L'article 68 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 69 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Les articles 70 à 81 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

Les articles 82 à 87 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

Les articles 88 à 90 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés.

L'article 91 est-il adopté?

Adopté.

[Traduction]

Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi est-il adopté sans amendement?

Des voix : D'accord.

Le président : Dois-je faire rapport du projet de loi au Sénat?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I will probably report it this afternoon, if everyone is agreed.

Unless there are other questions or comments, the spirit of Christmas is so strong with us, I hope everyone has a nice break. We will see each other probably at the end of January, beginning of February on the transport aviation study, and we might have our first meeting at the airport, as was discussed at the last meeting. We stand adjourned.

(The committee adjourned.)

Des voix : D'accord.

Le président : Si tout le monde est d'accord, je vais probablement en faire rapport cet après-midi.

S'il n'y a pas d'autres questions ou observations, nous sommes tellement dans l'esprit de Noël que j'espère que tout le monde aura un bon congé. Nous nous reverrons probablement à la fin de janvier ou au début de février pour l'étude sur l'aviation de transport, et nous pourrions tenir notre première séance à l'aéroport, comme nous en avons parlé au cours de la dernière séance. Nous suspendons nos travaux.

(La séance est levée.)



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday December 7, 2010

Competition Bureau:

Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition,
Mergers Branch;

Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition,
Criminal Matters Branch.

Tuesday, December 14, 2010

Industry Canada:

Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch;

André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy;

Philip Palmer, Senior General Counsel, Industry Canada Legal
Services.

Information Technology Association of Canada:

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer;

Brendan Glauser, Manager, Communications.

TÉMOINS

Le mardi 7 décembre 2010

Bureau de la concurrence :

Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence
Direction générale des fusions;

Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence
Direction générale des affaires criminelles.

Le mardi 14 décembre 2010

Industrie Canada :

Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le
commerce électronique;

André Leduc, conseiller en politiques, Politique sur le commerce
électronique;

Philip Palmer, avocat général principal, Services juridiques
d'Industrie Canada.

Association canadienne de la technologie de l'information :

Bernard Courtois, président et directeur général;

Brendan Glauser, gestionnaire, Communications.



